Scénarios de développement économique et social des territoires de Picardie au regard des enjeux de mobilité

Synthèse
Rapport final
Mode d'emploi
Notice Mobiter

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PRÉFET DE LA RÉGION
PICARDIE

Présent pour l'avenir

Le contexte de l'étude

Introduction du cahier des charges de l'étude

La région Picardie, comme l'ensemble du territoire national, a connu pendant plusieurs décennies une périurbanisation importante. Le coup de frein observé sur cette tendance au niveau national n'a pas été jusqu'à présent observé en Picardie. Par contre, le solde migratoire de la Picardie est négatif : de nombreux picards quittent en effet la région, en particulier pour faire des études supérieures ou travailler.

La dispersion de l'habitation picarde au sein d'une multitude de bourgs et villages masque l'influence de plus en plus prégnante des villes sur la campagne picarde. L'attractivité urbaine est confirmée, voire renforcée, par celle des équipements qui engendrent des déplacements importants. Ainsi, les picards sont amenés à se déplacer fréquemment au sein de la région vers les pôles d'emploi, de services ou de formation. En outre, la proximité de l'Ile-de-France et des agglomérations rémoise et lilloise justifie des migrations importantes entre ces régions et la Picardie, grâce notamment à la densification du réseau (auto)routier et à l'offre ferroviaire.

Plusieurs tendances se détachent de cet état des lieux : la densification du réseau autoroutier, une incitation à l'usage de la voiture particulière et enfin l'accroissement des flux d'actifs vers les régions limitrophes. Avec cette dispersion des villes et villages picards, 25 % des communes picardes ne sont pas couvertes par un réseau de transport en commun, renforçant l'usage de mode de transport individuel motorisé. En effet, pour le trajet domicile-travail, les déplacements en voiture particulière représentent 77 % contre 6 % pour les transports en commun. D'où la difficulté de nombreux picards à sortir de leur environnement proche pour accéder à un emploi, une formation ou un service (public notamment).

Contenu de l'étude

La mise en place par le conseil régional de Picardie du schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire (SRADDT), la réécriture du document de stratégie régionale (DSR), le programme opérationnel FEDER, la réflexion autour du contrat de plan État – Région 2014-2020 sont autant d'éléments de contexte qui nécessitent la construction d'une nouvelle stratégie de l'État.

La Préfecture de région de Picardie souhaite donc piloter une étude dont l'enjeu est de mettre en lumière les mobilités qui s'exercent sur le territoire picard. Il conviendra, dans cette étude, de caractériser le territoire picard et de s'attacher spécifiquement à identifier les points d'attractivité du territoire c'est à dire la dynamique économique (pôles d'emploi, implantations d'entreprises, …) et la dynamique résidentielle (mobilité des cadres, stratégies résidentielles...) ainsi que les points de fragilités des populations au regard de la mobilité (ex : isolement des personnes par manque d'offres de transport entraînant un problème d'accès aux soins, à la formation, aux produits culturels,…) afin d'en déduire les préconisations à mettre en œuvre.

Les objectifs principaux sont d'établir un diagnostic sur les processus de mobilité en Picardie et de dégager des pistes d'actions publiques et privées, en lien particulièrement avec l'étude pilotée par la DREAL sur « territoires picards et Grenelle de l'environnement » initiée en 2011 et dont les résultats sont attendus en août 2012 mais également avec l'étude, menée par le SGAR, concernant la précarité sociale dans les territoires ruraux dont les résultats sont attendus fin 2012.

S'appuyant sur ce diagnostic, l'objectif de la présente étude est d'avoir une vision étayée des mobilités dans les bassins d'emplois et de peuplement, au vu du développement des réseaux de transports en commun et de la gestion des territoires dans la perspective d'une garantie de l'attractivité de ceux-ci.

Il s'agit également d'un exercice de prospective qui devra proposer des nouveaux champs de développement pour le territoire picard. L'objectif est d'aboutir à un ensemble de préconisations portées par l'État, partagé par l'ensemble des services responsables de la mise en œuvre des politiques territoriales en région.

Le document de restitution finale de l'étude est organisé en 4 chapitres :

1- Une synthèse

Elle rappelle les objectifs et la méthodologie de l'étude, et en restitue les principales conclusions.

2- Le rapport final

Il reprend de manière exhaustive les différents supports présentés et discutés lors des réunions, accompagnés d'explications complémentaires.

3- Le mode d'emploi

Il propose une méthodologie simple pour accompagner des territoires dans l'élaboration d'une stratégie locale de mobilité;

4- Notice Mobiter

Cette note méthodologique présente la manière dont l'outil Mobiter, utilisé dans l'étude, est conçu.

1- SYNTHESE Page 6

2- RAPPORT FINAL Page 24

3- MODE D'EMPLOI Page 313

4- NOTICE MOBITER Page 326

1- SYNTHESE

La hausse durable du coût des énergies fossiles constitue désormais une quasi-certitude. La crise économique s'installe et impacte fortement les territoires et les populations.

Ce contexte est-il de nature à remettre en question notre manière de nous déplacer au quotidien ? Comment les territoires peuvent-ils s'organiser si, demain, se déplacer quotidiennement en voiture devient trop cher pour une part importante de la population ?

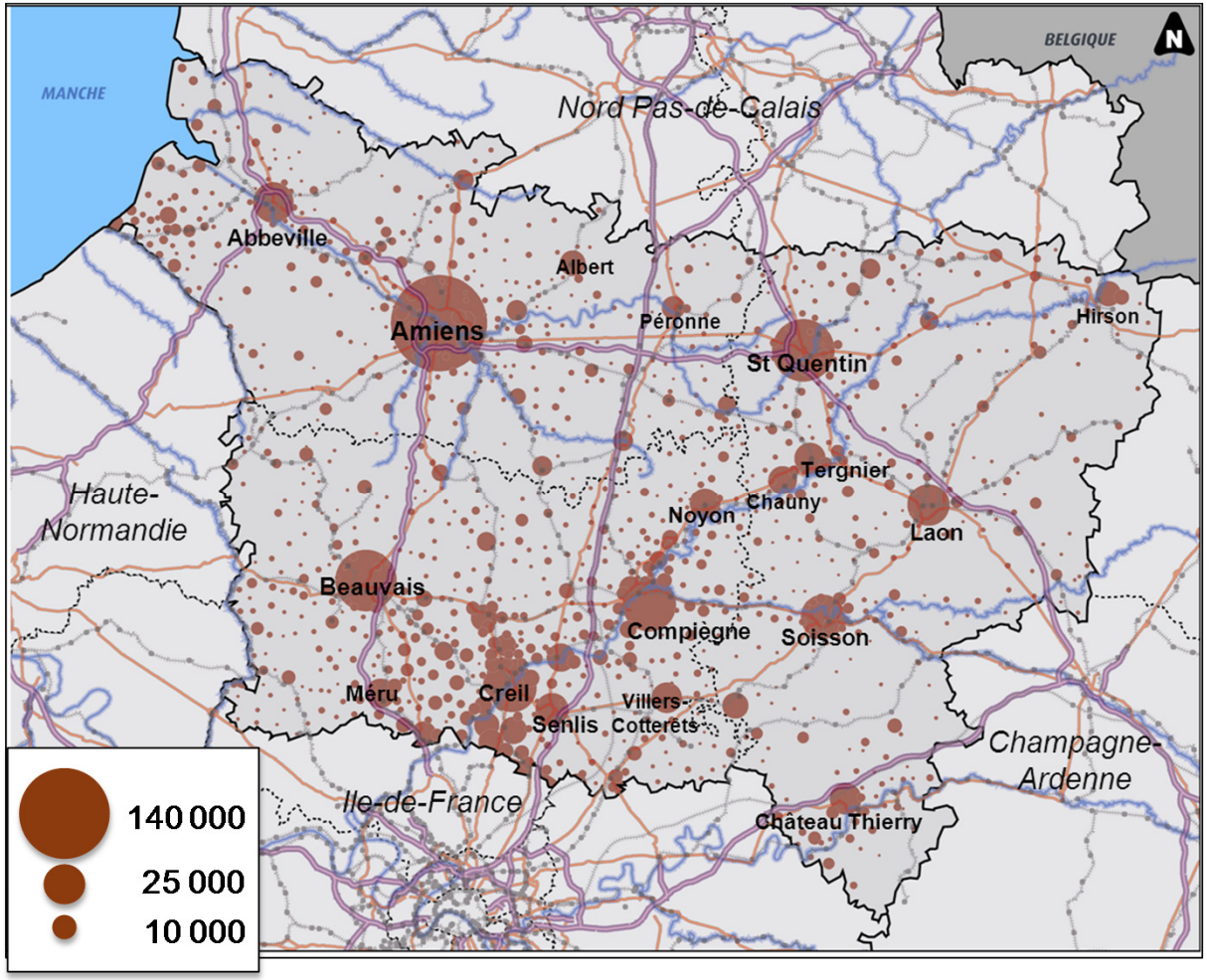
La DREAL Picardie a engagé une étude prospective régionale pour apporter des réponses à ces questions.

Trois messages clés ressortent de ce travail :

- Les dynamiques actuelles des territoires picards ne vont globalement pas dans le sens d'une mobilité plus durable
- Leur vulnérabilité à une crise énergétique a tendance à s'accroître
- Il apparait urgent de corriger les tendances actuelles, et de s'engager dans des stratégies intégrées de mobilité, étroitement articulées aux stratégies d'aménagement du territoire.

Ce document présente une synthèse des résultats de l'étude.

La Picardie



Population des communes picardes en 2008

(source INSEE, réalisation RCT)

Quelques caractéristiques du territoire régional

La situation géographique de la Picardie en fait historiquement une terre de passage et de liaison.
Aujourd'hui, la Picardie se vit encore comme une « terre traversée » : par le grand corridor Nord-Sud (A1, LGV Paris-Lille vers Londres et Bruxelles), […] et par d'autres corridors, pour l'instant moins importants : d'une part, les autoroutes (autoroute des estuaires, A16, A4, A26) et d'autre part la LGV (LGV Est qui traverse le Sud de l'Aisne).
La Picardie est également caractérisée par un semis de petites villes et de villes moyennes. Toutefois, ces villes « à taille humaine » sont fragiles : globalement, les villes centres des agglomérations picardes n'ont pas connu l'essor enregistré en France alors que la majorité des campagnes picardes connaît des évolutions démographiques positives.
Hormis Amiens, capitale régionale, 11 villes moyennes structurent la Picardie mais subissent l'influence grandissante de pôles extérieurs (Paris, Reims…).

(extraits du SRADDT Picardie)

Pourquoi s'engager aujourd'hui dans une étude prospective sur la mobilité en Picardie ?

L'étude s'inscrit dans un contexte régional déjà marqué par l'existence de documents stratégiques qui définissent déjà de grandes priorités :

- Le **Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire** (SRADDT) met l'accent sur l'importance de renforcer l'intégration de la Picardie dans les réseaux métropolitains, préconise le renforcement d'une trame régionale s'appuyant sur une dizaine de villes moyennes ; enfin, il insiste sur le développement des complémentarités des fonctions urbaines et le renforcement du maillage en transports collectifs.
- Le **Schéma Régional Climat, Air et Energie** (SRCAE) défend la nécessité de réduire les distances quotidiennes de déplacements, de développer une offre intermodale de transports collectifs, ainsi que d'impulser une évolution des habitudes et pratiques de déplacement.

Elle intervient également dans le contexte de la préparation de la **programmation européenne 2014 – 2020** qui, dans le cadre de la stratégie Europe 2020, vise à stimuler une croissance intelligente (connaissance et innovation), durable (économie durable, économe en ressources et compétitive) et inclusive (favorisant la cohésion sociale et territoriale), en s'appuyant sur une plus grande coordination et cohérence entre les différents instruments de financements.

Ces différents objectifs ne sont pas toujours clairement territorialisés, ni adaptés à la diversité des problèmes qui se posent sur les territoires.

Ainsi, les acteurs locaux ne disposent pas forcément des clés pour savoir comment aborder concrètement la question de la mobilité, et comment l'articuler avec les autres dimensions du fonctionnement de leur territoire.

Comment donc territorialiser et mettre en œuvre ces grands objectifs au niveau local ?

L'étude prospective, qui s'inscrit dans le cadre d'une réflexion plus globale des services de l'Etat sur les perspectives d'avenir de la Picardie, vise à mieux accompagner les territoires dans leurs stratégies de mobilité.

Il ne s'agit pas, pour les services de l'Etat, de se substituer aux collectivités dans la définition de leurs stratégies locales de mobilité.

Il s'agit plutôt de les aider à réfléchir dans un contexte particulièrement complexe, et de leur donner des méthodes et des outils opérationnels pour agir efficacement sur ces questions de mobilité.

2. Une méthodologie participative, une approche systémique

La démarche s'est construite en plusieurs étapes :

1. Une analyse de l'organisation actuelle des mobilités en Picardie, permettant d'identifier les spécificités des différents territoires
2. L'identification de cinq territoires représentatifs de la diversité des situations régionales, et un zoom sur leurs problématiques de mobilité
3. L'analyse de la sensibilité de ces territoires à des ruptures telles qu'une forte hausse des coûts énergétiques, une relocalisation de l'emploi industriel ou une baisse significative de la population
4. Un travail de « benchmark », c'est-à-dire d'analyse de la situation d'autres territoires français et européens, afin de comprendre de quelle manière ils ont abordés leurs problématiques de mobilité
5. A la lumière de ces différents éclairages, la définition de priorités et d'outils pour l'organisation d'une mobilité durable à l'échelle locale

La démarche s'est déroulée sur une durée de six mois, dans le cadre d'une réflexion partenariale.

Elle a été animée par **RCT**, spécialiste de prospective territoriale et de mobilité, et par **Energie Demain**, qui développe des outils de modélisation dans les domaines de l'énergie et de la mobilité.

Le groupe de travail

- SGAR
- DREAL
- DDT de l'Oise
- DDT de la Somme
- DDT de l'Aisne
- INSEE
- ADEME

Elle s'est s'appuyée sur les nombreuses études déjà engagées sur le territoire régional sur les questions de transport et de mobilité, parmi lesquelles :

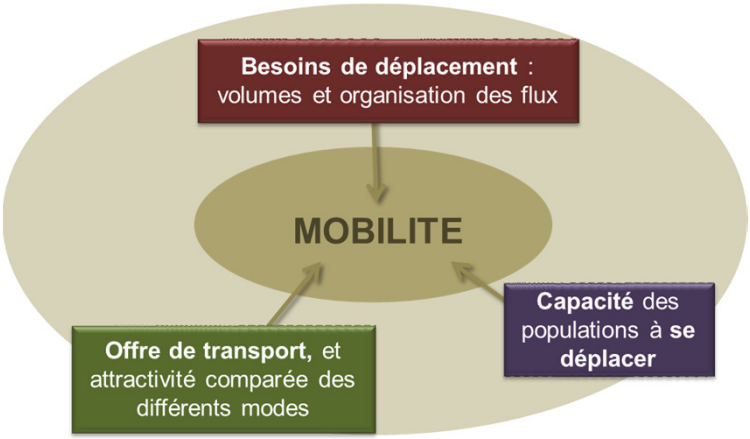
- DREAL Picardie. Étude « territoires picards et Grenelle de l'Environnement »
- Conseil régional Picardie. Diagnostic du SRIT Picardie
- Conseil régional Picardie. SRADDT Picardie
- DREAL Picardie. Profil et fonctionnement territorial des gares
- INSEE Picardie. Structuration de la Picardie par les pôles d'emplois
- DREAL Picardie. Périurbanisation 1962-2005
- DREAL Picardie. Étude sur artificialisation des sols pendant la décennie 1990
- Observatoire Régional des Transports Picardie. Transports en Picardie, chiffres clés 2010
- DREAL Picardie. Typologie des communes picardes
- INSEE Picardie. Diaporama sur prospective ménages / logements
- DREAL Picardie. Enjeux climat / énergie SRCAE
- INSEE Picardie. Fiches et indicateurs de l'INSEE sur la Picardie, le développement durable et les effets de la crise

2. Une méthodologie participative, une approche systémique

La réflexion sur la mobilité s'est appuyée sur **deux principes**.

Le premier est de considérer la mobilité comme une **question systémique**, qui doit articuler trois approches :

- L'organisation du territoire, qui génère des besoins de déplacements,
- L'offre de transport, et l'attractivité comparée des différents modes de transport,
- La capacité des populations à se déplacer, en fonction de leurs besoins mais aussi de leurs revenus.



Ces trois dimensions sont interdépendantes, les aborder séparément dans une politique locale entraînerait des incohérences ou des contradictions.

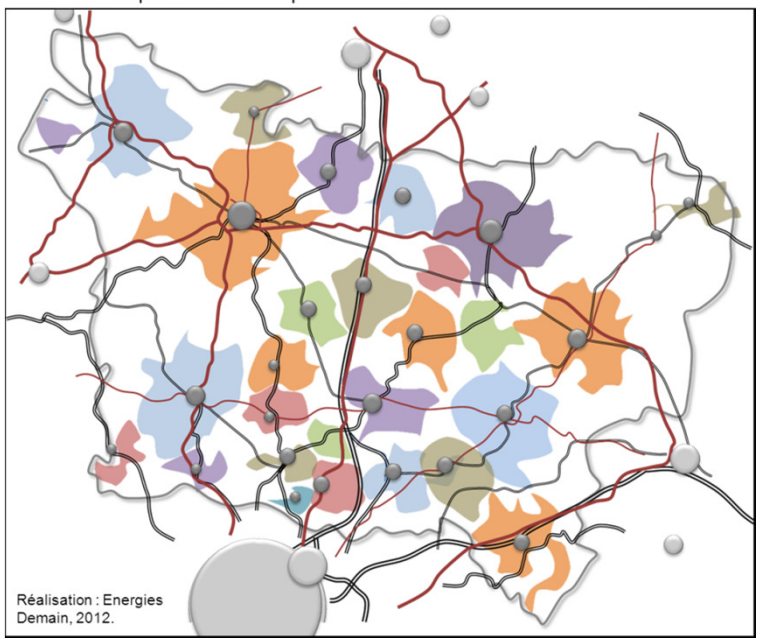
Le deuxième principe est de ne pas se limiter à une approche uniquement orientée sur la connaissance des réseaux et de l'offre de transport, mais **d'appréhender également les besoins en mobilité**.

Pour cela, Energies Demain a utilisé son outil **MOBITER**, qui lui permet de modéliser les mobilités de personnes. Cet outil permet :

- De proposer un état chiffré et territorialisé de l'organisation des mobilités de personnes en Picardie en 2012, en abordant les différents motifs (travail, loisirs, achats, formation), les modes de transport et le coût ;
- De mesurer l'impact de scénarios contrastés à 2030 sur l'évolution de ces mobilités, en proposant des éléments de chiffrage sur les volumes de passagers, les parts modales, les coûts de déplacements.

Les bassins de déplacements liés au motif « achats »

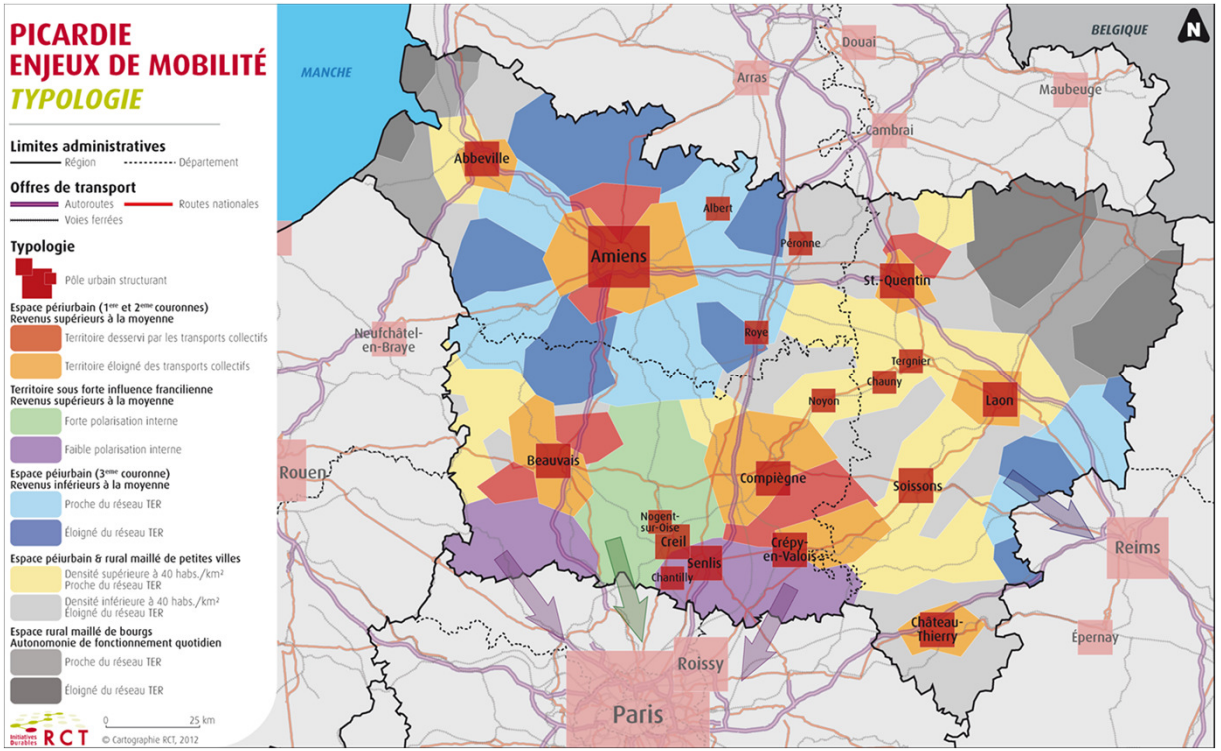
Représentation simplifiée des résultats du modèle Mobiter



Cartographie des bassins de déplacements liés aux achats selon MOBITER.

3. Un diagnostic préoccupant

Le diagnostic des mobilités picardes met en évidence un territoire régional marqué par une grande diversité des situations territoriales, et donc des problématiques de mobilité quotidienne.



Typologie des communes picardes au regard de la mobilité (RCT, 2012)

Au-delà de cette **diversité**, on peut identifier plusieurs aspects communs à l'ensemble des territoires :

- Une région marquée par la présence d'infrastructures de transport de niveau européen (autoroutes, LGV, aéroport, canal Seine-Nord Europe), parfois peu connectées aux réseaux locaux de transport,
- Un phénomène de désindustrialisation, aggravé par la crise, qui impacte fortement les territoires picards, et tend à fragiliser une organisation traditionnelle autour d'un réseau de moyennes et petites villes,
- Une tendance à la concentration de l'emploi sur les agglomérations, et une diffusion résidentielle de plus en plus lointaine en troisième couronne et dans l'espace rural,
- Un maillage fin en transports collectifs (réseau ferré, notamment) mais, hormis au sud de la région, une très forte prédominance de l'usage de l'automobile individuelle.

Ces quelques constats mettent en évidence un territoire régional qui dispose de beaucoup d'atouts pour organiser une mobilité durable (une armature urbaine équilibrée, des infrastructures de transport performantes), mais qui est actuellement engagé dans des **dynamiques inquiétantes**.

Avec les mutations récentes, les territoires ont en effet tendance à se spécialiser, et les petites villes ainsi que les espaces ruraux à être de plus en plus dépendants d'agglomérations parfois éloignées. Ces tendances ont des conséquences sur l'**allongement des distances quotidiennes de déplacement**, et la moindre efficacité des réseaux de transport collectif.

4. L'approfondissement du contexte de crises

La situation actuelle se caractérise par l'accroissement des tensions et des incertitudes :

- **Tensions** sur la disponibilité des énergies fossiles, tensions sur les ressources naturelles (de plus en plus rares et fragilisées), tensions sur les équilibres climatiques,…
- **Incertitudes croissantes** sur les cycles économiques, sur les dynamiques démographiques, sur les phénomènes de risques naturels…

Ces éléments ont et auront des conséquences sur la manière de se déplacer au quotidien, et doivent donc être pris en compte par les acteurs locaux. L'étude a donc exploré **trois scénarios**, afin de mieux comprendre quelles pourraient être leurs conséquences pour la mobilité sur les territoires :

- Et si, demain, le coût du baril augmentait fortement, dans un contexte de crise économique ?
- Et si, demain, l'activité industrielle amorçait son retour sur les territoires picards ?
- Et si, demain, la population régionale reculait de manière significative ?

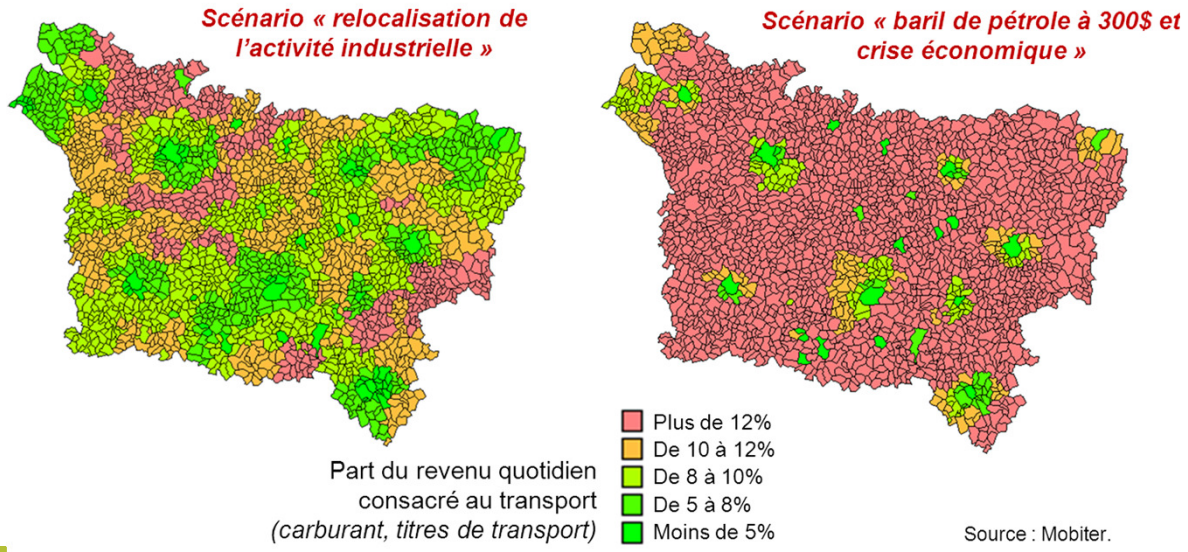
Nous avons analysé et chiffré ces scénarios, afin d'envisager leurs conséquences pour la Picardie.

La conclusion est claire : **quel que soit le scénario retenu, le coût de la mobilité quotidienne va fortement augmenter dans les prochaines années**.

Les territoires ne seront pas égaux face à cette augmentation : les cœurs d'agglomérations et, dans une moindre mesure, les territoires ruraux, seront moins exposés. En revanche, les territoires périurbains, les plus dépendants à des trajets automobiles sur de longues distances, souffriront particulièrement de la fin d'une énergie à bon marché.

Cet exercice soulève une **problématique fondamentale pour les acteurs locaux** : les territoires picards se sont, comme ailleurs en France, construits sur le principe de l'accès de tous à une énergie abondante et peu chère. Ce temps est bientôt révolu. **Comment réduire la dépendance aux énergies fossiles ?** Comment réorganiser les territoires pour qu'ils imposent moins de distances à parcourir quotidiennement, et permettent à leurs habitants d'être moins dépendants de l'automobile individuelle ?

Part moyenne des revenus consacrée aux dépenses de transport



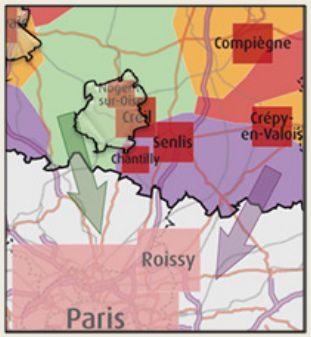
5. Une fragilité qui se traduit dans la diversité des territoires

Au-delà de ses caractères communs et de sa dépendance globale aux énergies fossiles, la Picardie est également marquée par une grande diversité de situations territoriales, et de problématiques de mobilité.

La démarche de prospective a donc également porté sur un échantillon de territoires « représentatifs » de cette diversité. Quel **bilan** tirer de cette analyse ? Les territoires, s'ils ne sont pas égaux face aux problèmes de mobilité, ne sont aujourd'hui **globalement pas préparés aux mutations des prochaines années**, et à l'installation durable d'une mobilité automobile beaucoup plus coûteuse. Pire, leurs dynamiques territoriales tendent le plus souvent à aggraver leur dépendance à l'automobile.

Le Grand Creillois

Le territoire fortement intégré dans la dynamique francilienne



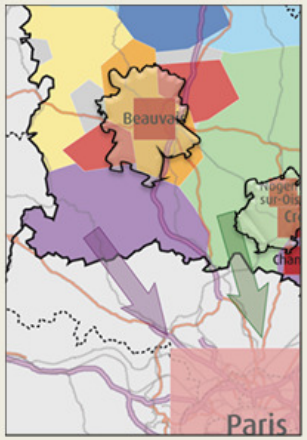
Une localisation proche de la métropole francilienne, une excellente desserte TC vers Paris / Roissy, une double dynamique de tertiarisation et de projet urbain ambitieux.

Des vulnérabilités : une forte dépendance aux dynamiques métropolitaines (emploi, attractivité, spécialisation, accessibilité…), une spécialisation « sociale » qui s'accompagne d'une importante dissociation entre emplois et actifs.

Une **problématique de mobilité** avec un choix stratégique à faire pour le territoire : jouer la carte de la spécialisation au sein de la métropole ? Ou viser le rééquilibrage entre emplois et résidants, et la structuration d'une offre interne de mobilité ?

Agglomération de Beauvais

L'agglomération structurante connectée aux réseaux métropolitains



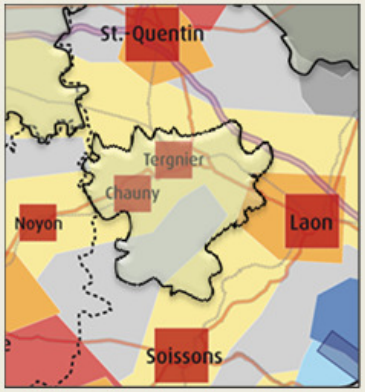
Un pôle de services structurant, avec un tissu économique dynamique, qui bénéficie de la proximité de l'Ile de France et de la présence d'un aéroport international.

Des vulnérabilités : l'hypertrophie du centre par rapport à une périphérie en voie de périurbanisation extensive, le faible impact de l'aéroport sur la dynamique économique locale, et la moins bonne connexion à l'Ile de France que d'autres pôles urbains picards.

Une **problématique de mobilité** : comment rééquilibrer le fonctionnement territorial de Beauvais avec sa périphérie, afin de réduire une vulnérabilité croissante en termes énergétique, et permettre la mise en œuvre d'une politique articulant efficacement urbanisme et transport ?

Pays Chaunois

Le rural maillé de petites villes



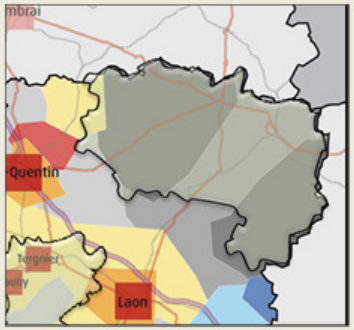
Un territoire majoritairement rural, organisé autour d'un maillage de petites villes. La proximité de pôles urbains permet de générer un certain dynamisme pour le territoire.

Des vulnérabilités : le recul structurel de l'emploi industriel, la fragilisation des fonctions urbaines des petites villes, et la dépendance croissante à des pôles urbains éloignés.

Une **problématique de mobilité** : comment redonner au territoire de nouveaux leviers de développement, et renforcer la proximité entre habitants, emplois et services ? Cela constituerait une base pour une offre de mobilité plus durable, et permettrait de réduire une vulnérabilité de plus en plus grande à une crise énergétique.

Pays de Thiérache

Le territoire rural éloigné de l'influence urbaine



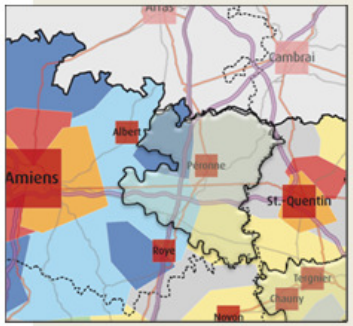
Un territoire très rural, organisé autour d'un maillage de bourgs et d'un tissu industriel diffus. Une dépendance limitée aux territoires extérieurs, avec un fonctionnement relativement autonome.

Des vulnérabilités : la faiblesse de la trame urbaine, la forte dépendance aux revenus de transfert, le déficit en jeunes et en actifs, enfin, la dynamique négative de l'emploi.

Une **problématique de mobilité** : comment engager une dynamique économique et résidentielle plus positive, et orienter le développement du territoire autour de la densité, de la proximité, des circuits courts et de l'organisation d'une chaîne de transport cohérente ?

Pays de Santerre Haute Somme

Le territoire rural traversé par des infrastructures structurantes



Un territoire largement rural, bénéficiant d'un excellent maillage en infrastructures de niveau national / européen, à l'interface de deux régions d'envergure européenne, avec la perspective du projet de Canal Seine-Nord Europe.

Des vulnérabilités : un territoire engagé dans une dynamique socio-économique inquiétante, avec une forte vulnérabilité à des changements de conjoncture, voire à des crises. Un territoire qui dispose actuellement de peu de leviers endogènes pour construire une nouvelle dynamique.

Une **problématique de mobilité** : comment faire émerger et organiser une dynamique territoriale autour du réseau majeur d'infrastructures ? Comment redonner une cohérence interne au territoire, et organiser un système de mobilité répondant aux besoins de la population ?

Initiatives Durables RCT

Le diagnostic des territoires picards est donc préoccupant.

Déjà vulnérables à la hausse des coûts énergétiques, ils sont de surcroît engagés dans des **dynamiques territoriales qui, souvent, aggravent cette vulnérabilité**.

Les projets de territoire et documents de planification actuels n'intègrent pas toujours de réponses adaptées à ces situations de vulnérabilité. Dans certains cas, ils inscrivent le territoire dans des stratégies de résidentialisation qui vont avoir pour effet d'aggraver la dépendance aux longues distances quotidiennes.

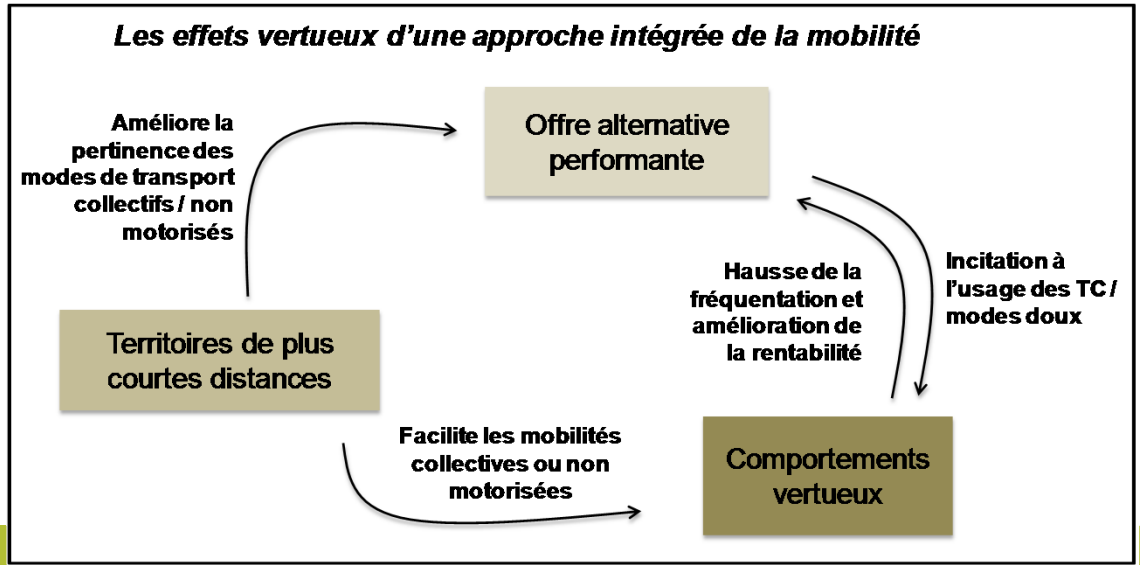
Il est cependant aujourd'hui **indispensable de permettre aux territoires de dévier de cette trajectoire préoccupante**, et de les aider à définir des stratégies pour se déplacer mieux et en polluant moins… dans un contexte de fragilité économique généralisée.

Pour cela, une **approche globale et intégrée des problématiques de mobilité** apparaît essentielle pour les territoires, qui ne doivent pas les déconnecter de leurs politiques d'aménagement du territoire.

L'intégration des stratégies est à la fois une condition de leur efficacité, ainsi qu'une nécessité à l'heure où les ressources locales sont de plus en plus sous pression.

Ainsi, sur la base d'un diagnostic permettant d'identifier clairement les besoins en mobilité de la population, il s'agit d'encourager les territoires à s'engager dans des stratégies articulant trois dimensions :

1. Construire les conditions d'une mobilité de plus courtes distances, avec des flux moins diffus,
2. Proposer une alternative performante et attractive à l'usage de l'automobile individuelle,
3. Orienter les comportements individuels et collectifs.



Ces trois dimensions peuvent se décliner de la manière suivante :

1. Construire les conditions d'une mobilité de plus courtes distances, avec des flux moins diffus

Il s'agit de mobiliser les outils de planification et d'aménagement du territoire qui permettront d'engager des stratégies visant à réduire la spécialisation des espaces et la diffusion résidentielle, avec un double bénéfice :

- **Réduire les kilomètres parcourus quotidiennement**, et donc la sensibilité à la hausse du coût des énergies fossiles,
- Renforcer la pertinence de **solutions de transport plus collectives**.

Il s'agit d'adapter ces stratégies à la diversité des territoires :

- En milieu urbain : stratégies urbanisme / transport intégrées dans le cadre des SCOT / PDU, avec travail sur les densités, valorisation du rôle des gares, développement urbain articulé avec l'offre TC…
- En milieu rural : privilégier les extensions de l'habitat en continuité des tissus existants, travailler à la reconquête des centres bourgs, viser le regroupement de l'offre de services…

Ces stratégies ne peuvent porter leurs fruits que si elles sont mises en œuvre avec constance, sur le long terme.

2. Proposer une alternative performante et attractive à l'usage de l'automobile individuelle

Il est important de raisonner par rapport aux besoins réels des habitants, qui attendent une offre efficace, lisible, leur permettant d'effectuer rapidement un trajet d'un point à un autre.

Au-delà de l'investissement sur de nouvelles offres en transport collectif, il est donc nécessaire de viser l'émergence d'une **chaîne globale de transport**, qui mette en réseau l'ensemble des moyens de transport disponibles afin de proposer une offre globale plus efficace… et plus lisible.

Ce concept n'est pas réservé aux milieux urbains (plus denses et mieux maillés en transports collectifs), il est également déclinable en milieu rural, car il existe des marges de progrès pour l'optimisation des moyens de transport existants (TER, cars du Conseil général, véhicules individuels, services à la demande…).

L'outil numérique constitue un levier essentiel pour construire cette offre globale (géolocalisation, réservations en ligne, portails d'informations…), mais aussi pour diminuer le besoin de se déplacer (services à distance).

Au-delà des contraintes techniques à la mise en œuvre d'une offre globale, la clé réside dans la **coopération des acteurs**, depuis le partage des données jusqu'à la coordination des offres de transport.

3. Orienter les comportements individuels et collectifs

Le choix de se déplacer avec tel ou tel mode est en partie rationnel ; il dépend aussi et surtout de **critères subjectifs et culturels**. Il est par conséquent indispensable d'intégrer cette dimension dans les politiques de mobilité : quelles pratiques actuelles de la population ? Quelle perception de tel ou tel mode de transport ?

Il est également important de ne pas négliger cette dimension subjective pour orienter les usagers vers des comportements plus vertueux :

- En proposant une offre de transport alternative à l'automobile qui soit agréable, lisible et sécurisée,
- En valorisant le partage des véhicules individuels,
- En sensibilisant aux effets bénéfiques sur la santé de la marche à pied et du vélo, et en agissant dès le plus jeune âge

… en complétant ces incitations par une **dose de contrainte** : si l'usage de l'automobile est trop aisé, les usagers auront tendance à naturellement se rabattre sur cette solution, même si elle s'avère plus coûteuse.

Il est donc nécessaire d'accompagner l'ensemble de ces stratégies par une limitation de la facilité d'accès à l'automobile : réduction de la place dédiée à l'automobile dans l'espace public, limitation de l'offre de stationnement gratuite en centre-ville, réduction de l'offre de stationnement au lieu de travail au bénéfice de celle située au lieu de domicile afin d'encourager à l'usage des transports collectifs…

La mise en œuvre de ces différentes préconisations ne pourra s'appliquer sans une **organisation adaptée des acteurs et de l'ingénierie locale**. Mise en réseau des savoir-faire et des compétences, coopération entre acteurs, prise en compte des sciences sociales dans les politiques d'aménagement : autant de conditions indispensables pour que la question de la mobilité soit abordée à la hauteur des enjeux du XXI^{ème} siècle.

7. Vers des stratégies de mobilité adaptées à la diversité des territoires

Comment mettre en œuvre ces principes sur les territoires ?

Il ne s'agit certes pas de préconiser une solution unique, ni d'oublier que chaque territoire se situe à un stade différent en termes de réflexion sur ses choix d'aménagements.

Cependant, il nous semble important que la définition et la mise en œuvre d'une stratégie locale de mobilité puisse s'appuyer sur différents préalables :

1. La mise en place d'un **lieu d'échange** (forum, groupe de travail…) associant les acteurs disposant de compétences dans le domaine de la mobilité ; et s'appuyant sur des **capacités d'ingénierie** suffisamment structurées ;
2. L'élaboration d'un **diagnostic partagé** sur l'offre et les besoins en mobilité, permettant notamment de partager les connaissances et les données existantes
3. Sur cette base, la définition d'une **stratégie de mobilité** cohérente avec la stratégie d'aménagement du territoire. S'il revient naturellement à chaque territoire de définir cette stratégie, la notion de **cohérence** paraît essentielle.

Cette stratégie sera à définir en fonction des caractéristiques propres à chaque territoire :

Le territoire fortement intégré dans la dynamique francilienne

Ce type de territoire doit se poser la question de son **modèle territorial à long terme** : s'agit-il de se spécialiser dans la métropole (ce qui va générer de nombreux déplacements) ? Ou bien de développer un bassin de vie proposant toute la palette des emplois et des services ?

En fonction de ce choix, une offre de mobilité adaptée devra être mise en place en respectant deux principes clés : l'équilibre à trouver entre les réseaux métropolitains et l'offre locale de mobilité ; et la limitation des déplacements contraints, auxquels les publics à revenus modestes sont particulièrement sensibles.

Le rural maillé de petites villes

Ces territoires ont tendance à beaucoup souffrir du recul de l'emploi industriel et des services publics. De plus en plus dépendants des agglomérations, leurs habitants sont amenés à effectuer des trajets quotidiens de plus en plus longs.

La réponse réside probablement dans la mise en œuvre de stratégies de re-développement économique et de **renforcement du rôle structurant des petites villes.** Parallèlement, il s'agira de construire une offre de transport alternative à l'automobile structurée autour de la trame des villes et bourgs du territoire.

Le territoire rural traversé par des infrastructures structurantes

Sur ces territoires, le risque est de se spécialiser dans l'accueil d'entreprises à la recherche de foncier peu cher, voire d'accueillir de nouveaux habitants continuant à travailler hors du territoire.

La **cohérence des choix d'aménagement est indispensable** : le développement économique doit s'envisager en cohérence avec celui de l'habitat, des services et des transports. La structuration et le renforcement de la trame urbaine permettront de réduire les déplacements contraints vers les agglomérations voisines, ce qui pourra servir de point d'appui au développement d'une offre de transport alternative à l'automobile individuelle.

Le territoire périurbain

Il s'agit d'engager une réflexion sur l'avenir de ces territoires spécialisés et dépendants, dans un contexte de pression sur les mobilités individuelles motorisées.

Faut-il viser le maintien durable d'une fonction résidentielle à base de logements individuels ? Ou s'agit-il d'encourager la densification des tissus périurbains, avec l'émergence de nouvelles polarités ?

La **stratégie de mobilité dépendrait largement de ces choix d'aménagement du territoire** : optimisation des mobilités sur un territoire structuré par et pour l'automobile (développement de réseaux de bus en rabattement sur les gares / pôles, organisation du co-voiturage grâce aux outils numériques…) ? Faire émerger une offre de transport collectif grâce à la massification des flux induite par l'émergence de nouvelles polarités ?

Le territoire rural éloigné de l'influence urbaine

Il s'agit pour ces territoires de s'interroger sur les leviers d'une attractivité durable, et sur la **capacité à créer des richesses**… dans un contexte de pression durable sur les mobilités individuelles motorisées.

S'engager dans un **modèle de développement territorial réduisant la dépendance à des déplacements contraints** en automobile, notamment longues distances. Dans ces territoires peu denses, les solutions classiques de report sur les transports collectifs ne suffiront pas, il faudra également expérimenter de nouvelles approches (organisation de chaîne de transport combinant véhicules individuels et collectifs, usages du numérique pour développer les services à distance, expérimenter la location de véhicules électriques…).

4. La traduction de ces stratégies en mesures opérationnelles, à combiner et adapter en fonction des caractéristiques du territoire

Exemples d'outils mobilisables

Développer et améliorer les réseaux TC & doux, en facilitant leur usage par rapport à l'automobile
Développement de transports en commun en site propre
Développement de réseaux doux sécurisés et sans discontinuités
Aménagements de voirie permettant la sécurisation des modes doux sur les axes très fréquentés, et réduisant la place de l'automobile dans les centres

Améliorer la coordination, la performance et la visibilité de l'offre alternative à l'automobile
Amélioration de la coordination et la visibilité de l'offre en transports collectifs, harmoniser leur tarification, adapter les dessertes aux besoins de la population
Faciliter la multimodalité par l'information, l'organisation des correspondances, et le rabattement vers les gares
Utilisation des outils numériques pour mieux organiser l'offre de transport et développer les services à distance

Renforcer le rôle des gares en tant que polarités structurantes
Développement de la multimodalité des gares
Amélioration de l'accessibilité des gares, ainsi que l'offre de stationnement (automobile, deux roues)
Développement des services dans et à proximité des gares, en lien avec le développement de programmes immobiliers dans les quartiers de gares

Définir une politique de stationnement cohérente avec le rééquilibrage des usages en faveurs des TC et modes doux
Favoriser le stationnement au lieu de résidence, et limiter celui au lieu de travail
Réduction de l'offre de stationnement gratuite en centre-ville,
Développement de l'offre de stationnement autour des gares (dont stationnement sécurisé pour les deux roues)
Limitation de l'emprise de voirie utilisée par l'automobile

Articuler étroitement la stratégie d'urbanisme durable avec celle de l'organisation des transports, afin de construire les conditions d'un développement orienté autour des réseaux TC

Articulation urbanisme transport inscrite dans les documents de planification (SCOT, PLU) et les PDU

Densification des dents creuses, reconquêtes de friches, valorisation des disponibilités foncières pour accueillir les populations nouvelles … en lien avec l'offre TC, dans le cadre de projets urbains globaux

Chartes d'engagements entre partenaires sur le développement urbain orienté autour des gares

Agir sur les comportements individuels et collectifs, en améliorant la communication sur l'offre existante, et en sensibilisant / formant les usagers

Développement de l'information et de la lisibilité de l'offre de transport

Mise en place d'une communication efficace sur l'offre de transport, donnant envie de tester et de combiner les différents modes de déplacements

Sensibilisation des publics différents (scolaires, étudiants, salariés, grande public) par l'information, le formation et l'organisation d'évènements

Benchmark : s'appuyer sur les expériences réussies d'autres territoires

L'analyse des expériences menées dans d'autres territoires s'avère tout à fait éclairante.

Elle met en évidence le coût élevé des approches uniquement ciblées sur une réponse en termes d'offre de transport, notamment en milieu peu dense.

A contrario, elle révèle l'intérêt d'articuler stratégie d'organisation territoriale et stratégie de mobilité… même s'il s'agit d'un levier de long terme, avec des marges de manœuvre moindres (mais cependant réelles) en milieu rural qu'en milieu urbain dense. Les résultats obtenus en Suisse ou en Allemagne en témoignent.

Au-delà de cette nécessité d'agir dans la durée, les expériences menées dans d'autres territoires démontrent l'effet de levier que peut jouer l'outil numérique pour organiser efficacement l'offre de mobilité, ainsi que la nécessité de prendre en compte les facteurs humains pour proposer une offre de transport performante… et attractive pour les usagers.

8. Une méthode pour travailler avec les territoires

Comment accompagner les territoires dans leurs réflexions de mobilité ? Il n'y a pas une seule manière d'envisager ce partenariat.

Cependant, à la lecture des enseignements de cette étude, quelques principes de base peuvent être retenus dans le cadre d'un dialogue avec les acteurs locaux :

- **Affirmer quelques messages clés**, comme la fragilité croissante des territoires ou la nécessité d'engager des stratégies intégrées,
- **Faire la pédagogie de la mobilité durable**, à travers la démonstration des effets d'une mobilité non durable, ou la présentation de bonnes pratiques mises en œuvre avec succès sur d'autres territoires,
- Enfin, **mettre à disposition outils et méthodes** pour travailler plus efficacement sur ces questions de mobilité.

Le rapport final de cette étude peut être utilisé pour effectuer un accompagnement concret et utile des démarches locales de mobilité, dans le cadre d'une démarche de co-élaboration avec les acteurs locaux d'un diagnostic et d'une stratégie.

Les services de l'Etat ont une responsabilité particulière dans cet accompagnement. Le **Grenelle de l'Environnement** donne la priorité au développement des modes de transport alternatifs à l'automobile, et définit de nouveaux outils pour agir en faveur d'une mobilité plus durable.

Dans ce cadre, les préfets voient leur rôle renforcés dans la maîtrise du phénomène d'étalement urbain, qui contribue à l'aggravation des distances quotidiennes de déplacement. Ils peuvent, dans certains cas, imposer l'élaboration d'un **Schéma de Cohérence Territoriale** si son absence conduit à un phénomène de consommation excessive d'espace.

Plus globalement, les services de l'Etat voient leur rôle renforcé dans le cadre de l'élaboration des Schémas de Cohérence Territoriale, et leur articulation avec les autres schémas (SRCE, SRCAE notamment).

Leur association à l'élaboration des SCOT peut prendre différentes formes : transmission de porters à connaissance, notes d'enjeux, réunions avec les acteurs locaux…

2- RAPPORT FINAL

Sommaire

1	Diagnostic des mobilités picardes	*Page 26*
2	Typologie des territoires picards	*Page 84*
3	Analyse des territoires représentatifs	*Page 96*
4	Scénarios de rupture et impacts sur les territoires représentatifs	*Page 123*
5	Scénario de cadre d'action de l'Etat et territorialisation	*Page 175*
6	Benchmark	*Page 201*
7	Stratégie	*Page 249*
8	Annexes	*Page 297*

Initiatives Durables RCT

énergies demain

1 Diagnostic des mobilités picardes

Sur la base des analyses existantes, il s'agit de proposer une **grille de lecture et une vision globale des problématiques territorialisées de mobilité en Picardie** ; cette approche permettant de poser les bases d'une réflexion prospective et stratégique.

1 Diagnostic des mobilités picardes

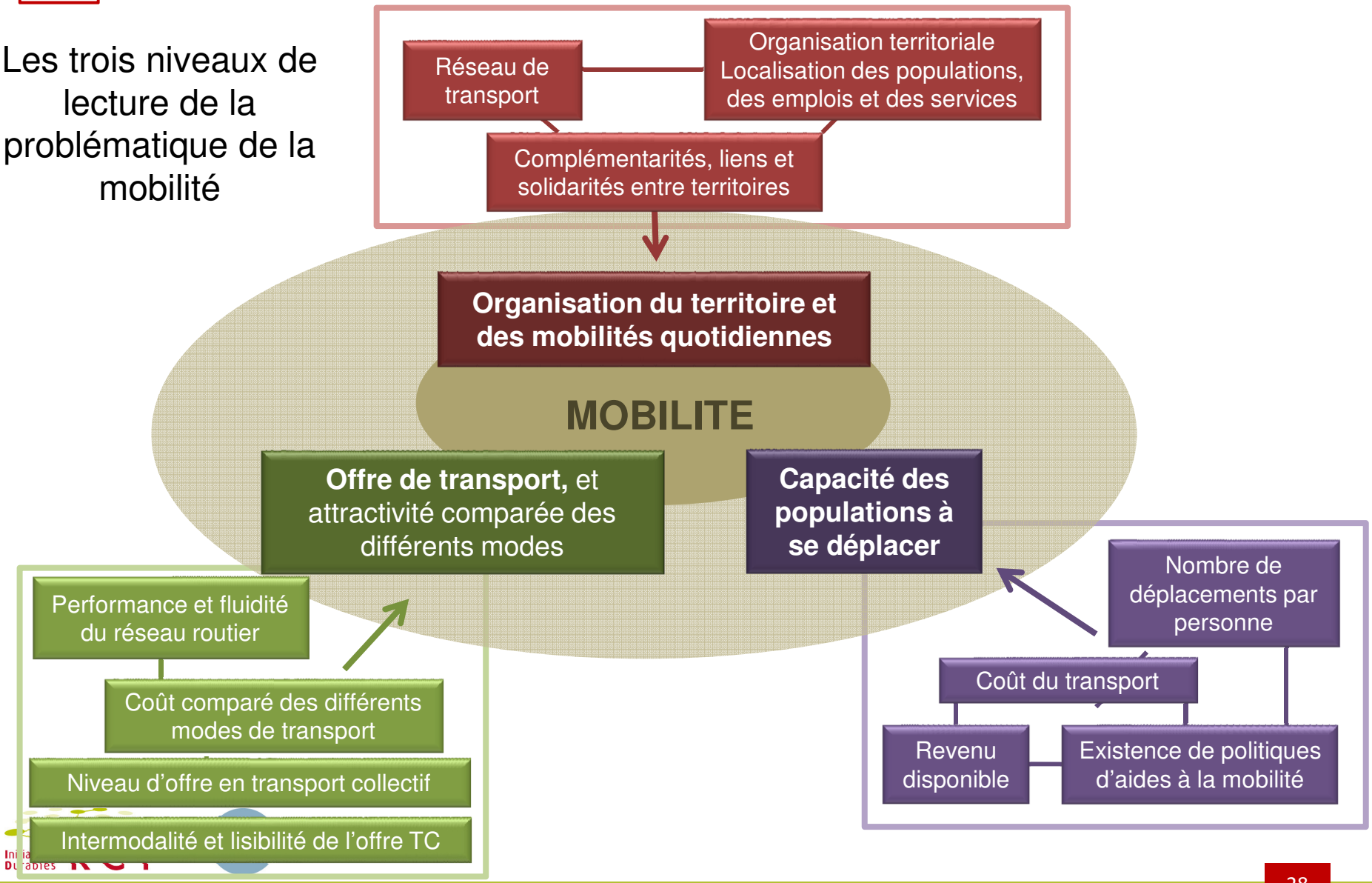
Ce travail s'effectue en deux temps :

1. Un premier temps de lecture et d'appropriation des études et analyses existantes sur la Picardie
2. Le croisement de trois niveaux de lecture du territoire *(voir schéma page suivante)* :
   - *Organisation du territoire et mobilités quotidiennes* : armature urbaine, infrastructures et réseaux de transport, bassins de déplacement
   - *Niveau d'offre de transport* : accessibilité des territoires à la route et aux TC, qualité comparée des différents modes de transport
   - *Populations et mobilités* : besoins de déplacement, distances quotidiennes, revenus et taux d'effort lié aux déplacements

Il s'appuiera sur une méthode de **chiffrage des mobilités** (avec l'outil **Mobiter**, présenté plus loin, et détaillé en annexe de ce rapport), et aboutira à la construction d'une **typologie** du territoire régional.

1 Diagnostic des mobilités picardes

Les trois niveaux de lecture de la problématique de la mobilité



1 Diagnostic des mobilités picardes

Pour chacun de ces trois niveaux de lecture, la méthode de travail retenue s'appuie sur le croisement de cartographies à l'échelle régionale.

Ces cartes ont été réalisées soit à partir de bases de données existantes (RGP INSEE), soit à partir de cartes déjà réalisées, soit à partir de l'outil Mobiter qui permet de modéliser les mobilités quotidiennes.

Le croisement de différentes cartographies s'effectue en **trois temps successifs**, permettant d'aborder successivement

1. L'organisation du territoire et des mobilités quotidiennes,
2. La caractérisation de l'offre de transport,
3. La capacité des populations à se déplacer.

Le croisement, in fine, de ces trois niveaux de lecture, permet d'obtenir une vision synthétique des problématiques de mobilité en Picardie.

1 Diagnostic des mobilités picardes

1- Organisation du territoire et des mobilités quotidiennes

Objectif

Représenter l'organisation du territoire régional (armature urbaine, répartition de la population, de l'emploi et des services, réseaux de transport), et mettre en évidence les bassins de déplacements quotidiens (liés à l'emploi, aux commerces, à la formation ou aux loisirs).

Les cartes de travail élaborées pour ce chapitre :

- Population communale
- Densité communale de population
- Emplois à la commune
- Hiérarchie de l'offre de services
- Réseau routier et ferré
- Capacité de chaque commune à capter les déplacements qu'elle génère, par motif (4 cartes)
- Capacité de chaque EPCI à capter les déplacements qu'elle génère, par motif (4 cartes)
- Capacité de chaque zone d'emploi à capter les déplacements qu'elle génère, par motif (4 cartes)
- Bassins d'attraction en fonction des motifs (4 cartes)

1 Diagnostic des mobilités picardes

Organisation du territoire et des mobilités quotidiennes

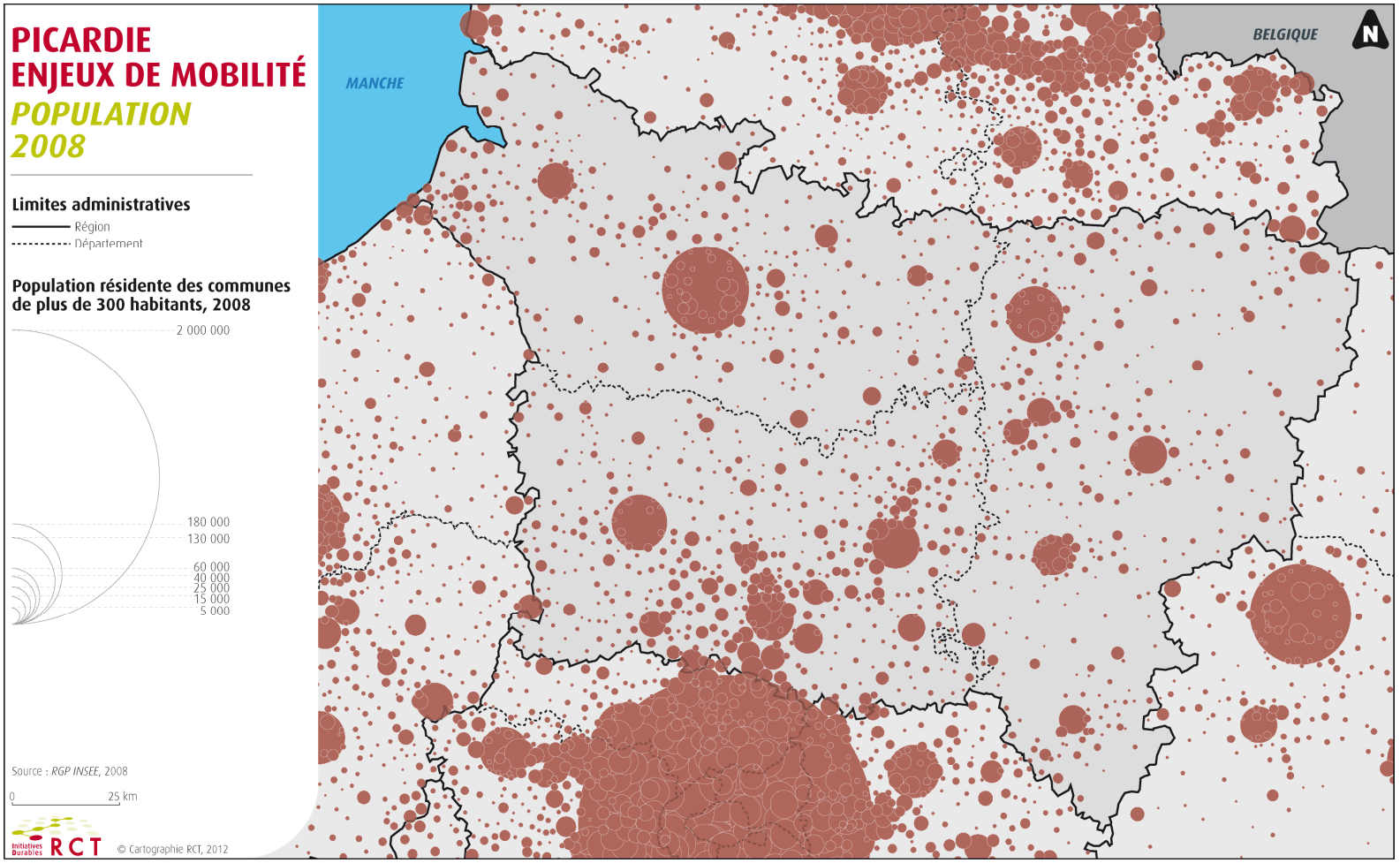
Organisation du territoire

Les cartes des diapositives suivantes présentent les éléments d'organisation et de structuration du territoire régional : localisation de la population et des emplois, densité de population, hiérarchisation de l'offre de services, localisation des infrastructures de transport.

La compilation de ces éléments constitue la première étape de la construction d'une grille de lecture des mobilités quotidiennes en Picardie.

1 Typologie des territoires picards : méthodologie et premiers résultats

Organisation du territoire et des mobilités quotidiennes

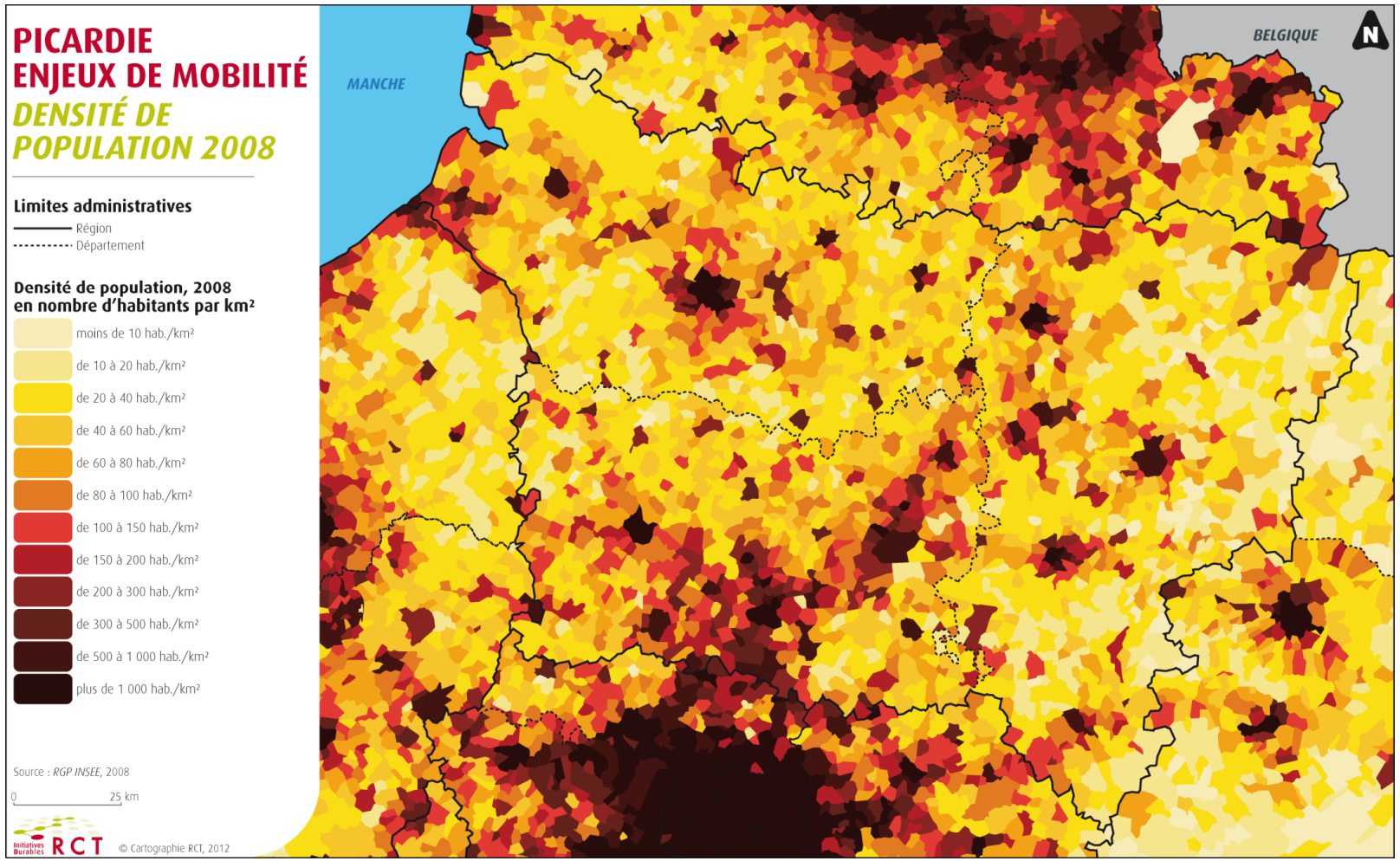


Initiatives Durables RCT

énergies demain

1 Typologie des territoires picards : méthodologie et premiers résultats

Organisation du territoire et des mobilités quotidiennes

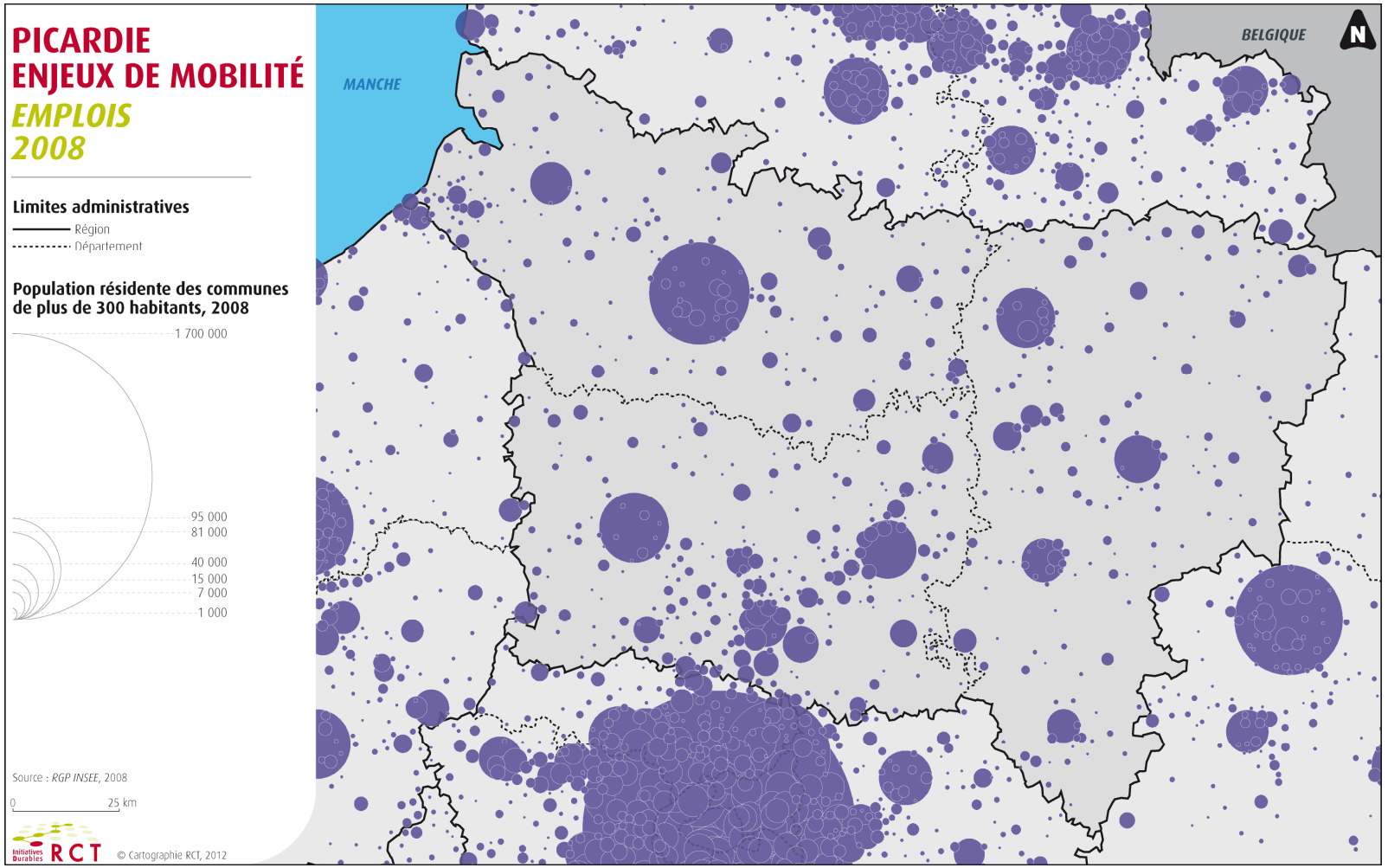


Initiatives Durables RCT

énergies demain

1 Typologie des territoires picards : méthodologie et premiers résultats

Organisation du territoire et des mobilités quotidiennes

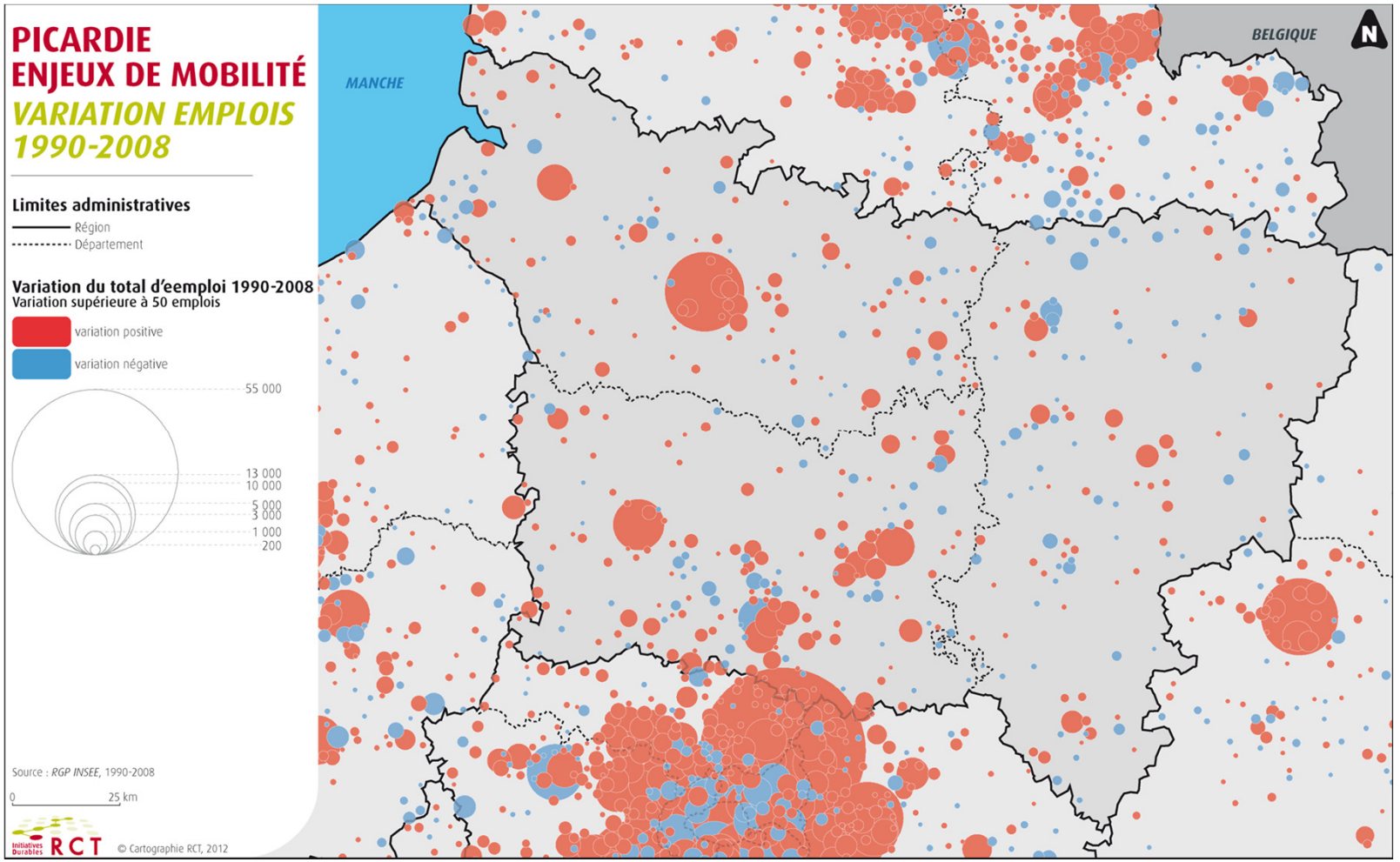


Initiatives Durables RCT

énergies demain

1 Typologie des territoires picards : méthodologie et premiers résultats

Organisation du territoire et des mobilités quotidiennes

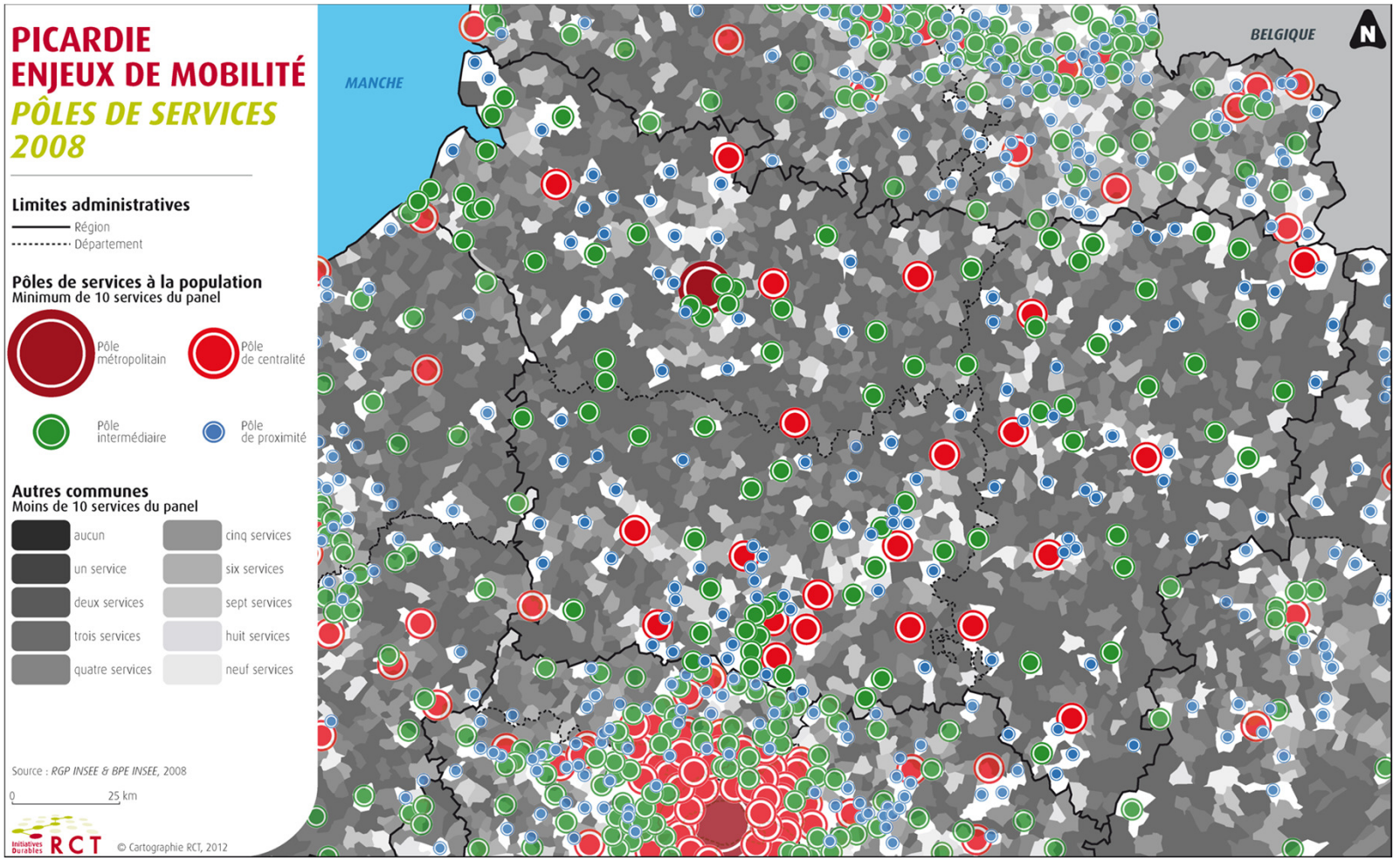


Initiatives Durables RCT

énergies demain

1 Typologie des territoires picards : méthodologie et premiers résultats

Organisation du territoire et des mobilités quotidiennes



Comment lire cette carte ? Voir diapositive suivante.

1 Typologie des territoires picards : méthodologie et premiers résultats

Organisation du territoire et des mobilités quotidiennes

▪ **Une source : Banque Permanente des Équipements (INSEE)** de 2009 qui croise plusieurs sources : Adeli (Automatisation des listes : enregistrement des diplômes des professionnels de santé, du social et des psychologues), le RPPS (Répertoire Partagé des Professionnels de Santé), Finess (Fichier national des établissements sanitaires et sociaux), Ramsese (répertoire académique et ministériel sur les établissements du système éducatif), Sirene (Système Informatique pour le Répertoire des entreprises et leurs établissements), le RES (Recensement des Équipements Sportifs) et divers fichiers administratifs centralisés.

▪ **Une méthode : l'Indicateur de Présence de Services (IPS)**

- **Différents niveaux de services**

  Services de proximité que les habitants attendent à moins de 10 minutes de chez eux

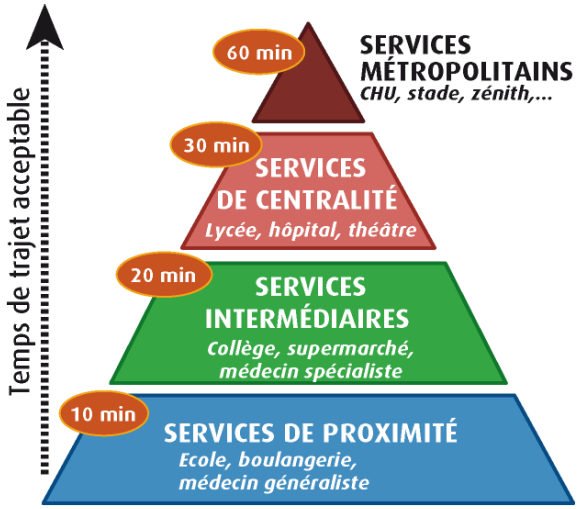
  Service intermédiaire pour lesquels les habitants sont prêts à consentir des trajets allant jusqu'à 20 minutes

  Service de centralité pour lesquels les habitants sont prêts à consentir des trajets de 30 minutes

- **Définir un panel représentatif de services**

  27 services : 10 de proximité, 9 intermédiaire et 8 de centralité

- **Recenser leur présence et leur absence**
- **Définir le niveau de chaque pôle selon un seuil de services recensés**



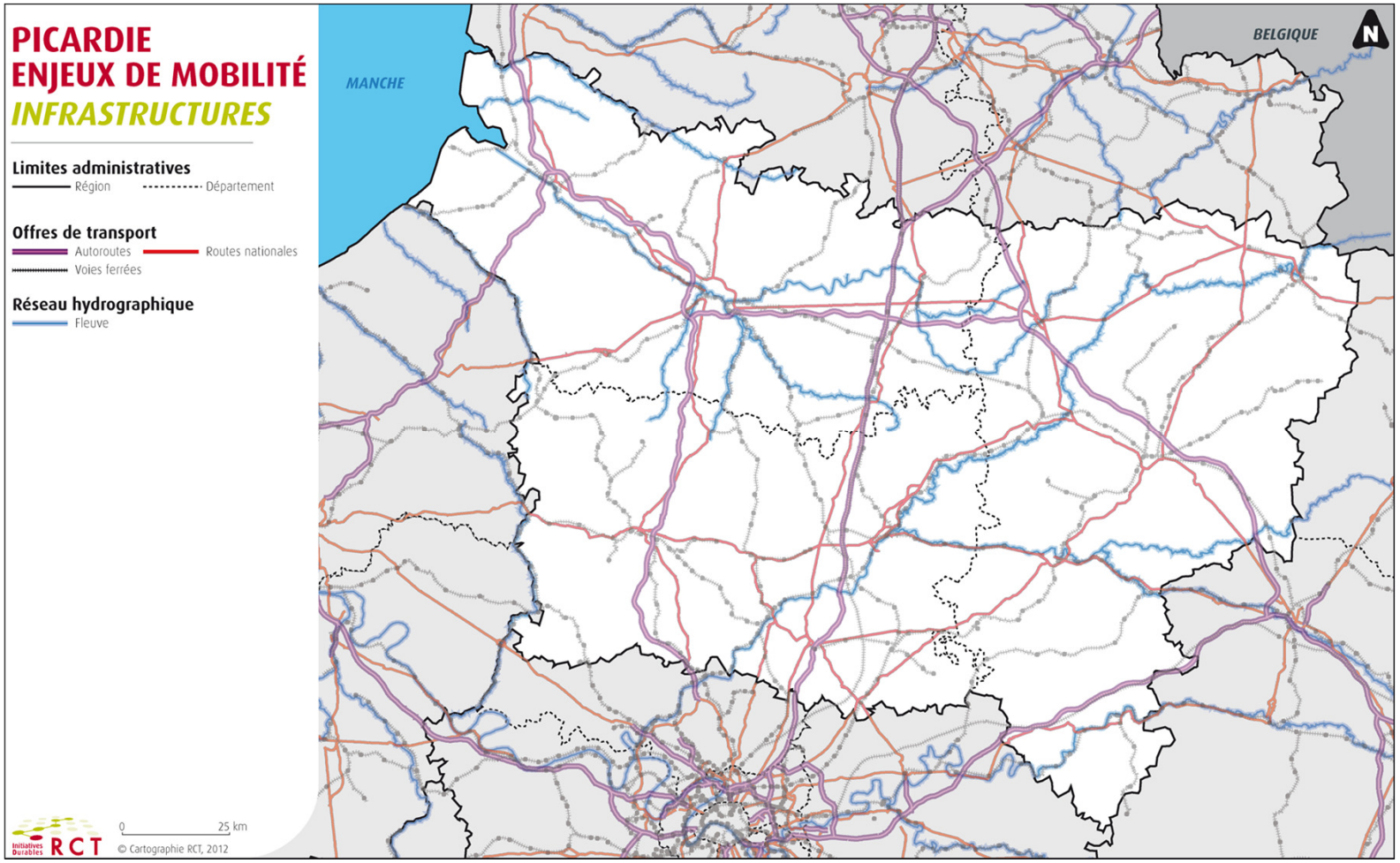
Pôle de proximité
Au moins 10 services du panel

Pôle intermédiaire
Au moins 16 services
Ou 14/15 si au moins 7 de niveau intermédiaire

Pôle de centralité
Au moins 23 services du panel

1 Typologie des territoires picards : méthodologie et premiers résultats

Organisation du territoire et des mobilités quotidiennes



1 Diagnostic des mobilités picardes

Organisation du territoire et des mobilités quotidiennes

Géographie des mobilités quotidiennes

Sur la base de ces éléments de structuration et d'organisation du territoire régional, il s'agit d'examiner les conditions de mobilité quotidienne de la population.

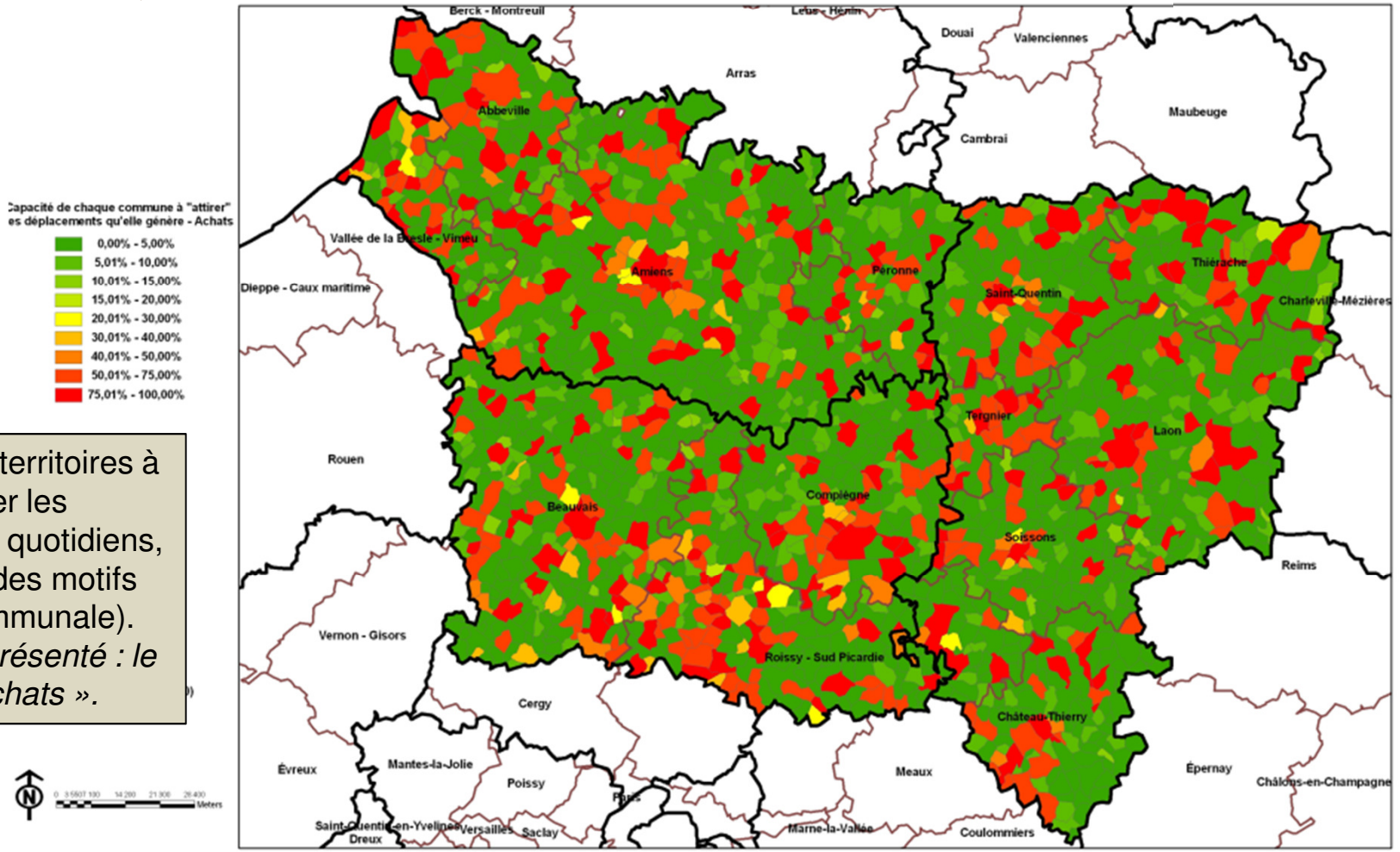
Pour cela, le groupement s'est appuyé sur l'outil Mobiter (développé par Energies Demain), qui permet de modéliser les déplacements quotidiens en fonction des différents motifs : travail, achats, loisirs, éducation.

Une notice de l'outil Mobiter est proposée en annexe de ce rapport.

Diagnostic des mobilités picardes

Organisation du territoire et des mobilités quotidiennes

Géographie des mobilités quotidiennes

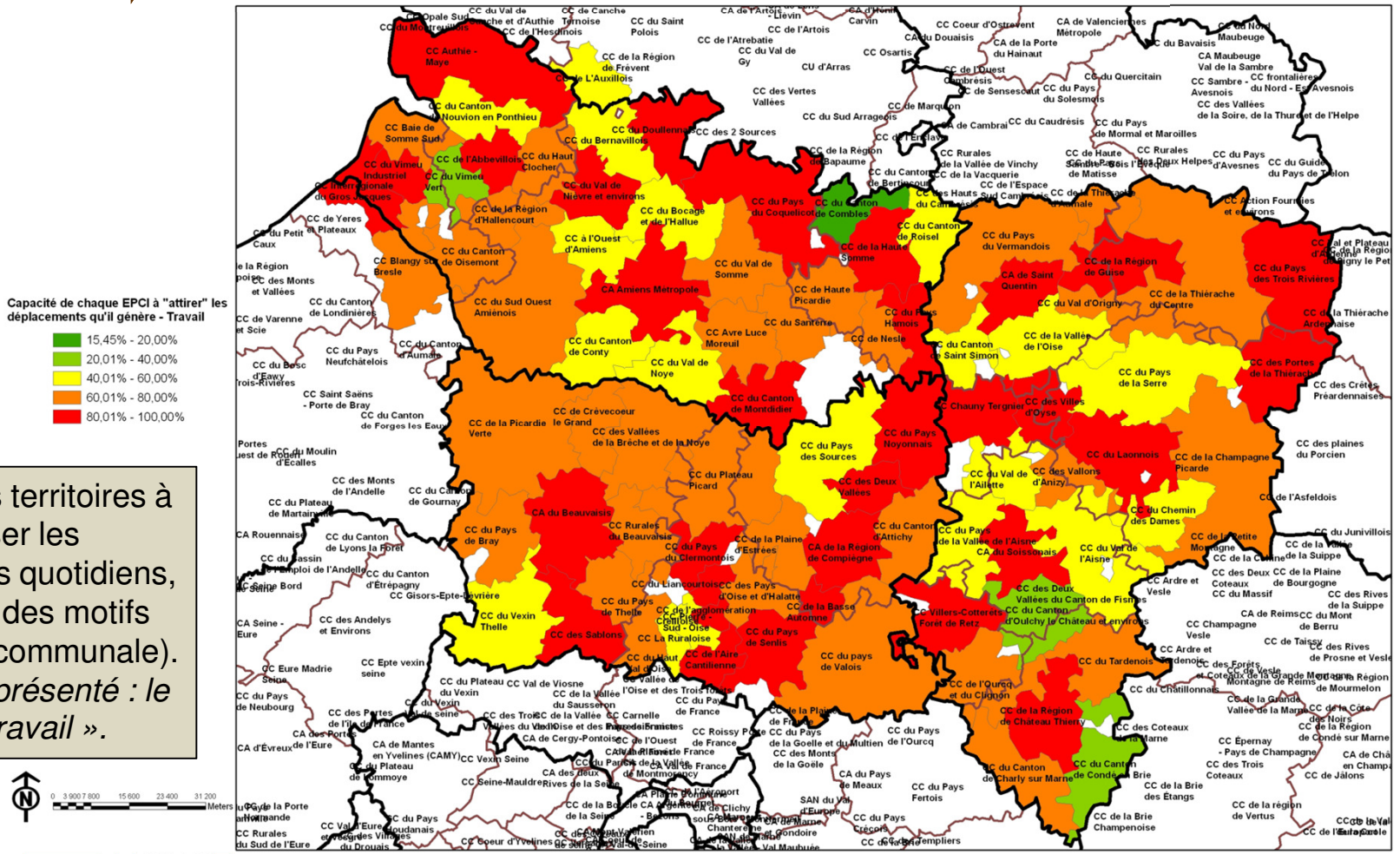


Capacité des territoires à polariser les déplacements quotidiens, en fonction des motifs (échelle communale).
Exemple ici présenté : le motif « achats ».

1 Diagnostic des mobilités picardes

Organisation du territoire et des mobilités quotidiennes

Géographie des mobilités quotidiennes

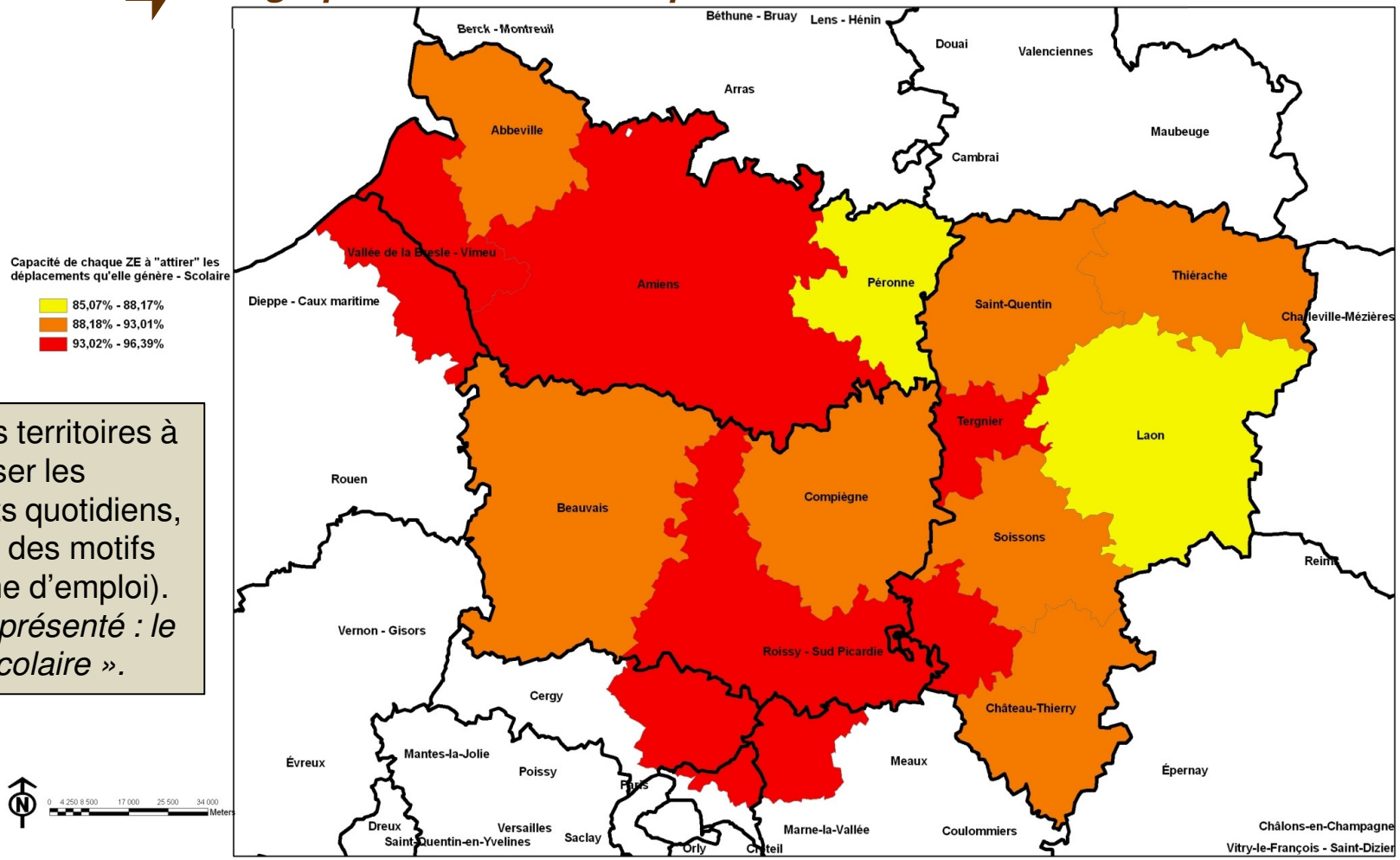


Capacité des territoires à polariser les déplacements quotidiens, en fonction des motifs (échelle intercommunale). *Exemple ici présenté : le motif « travail ».*

Diagnostic des mobilités picardes

Organisation du territoire et des mobilités quotidiennes

Géographie des mobilités quotidiennes



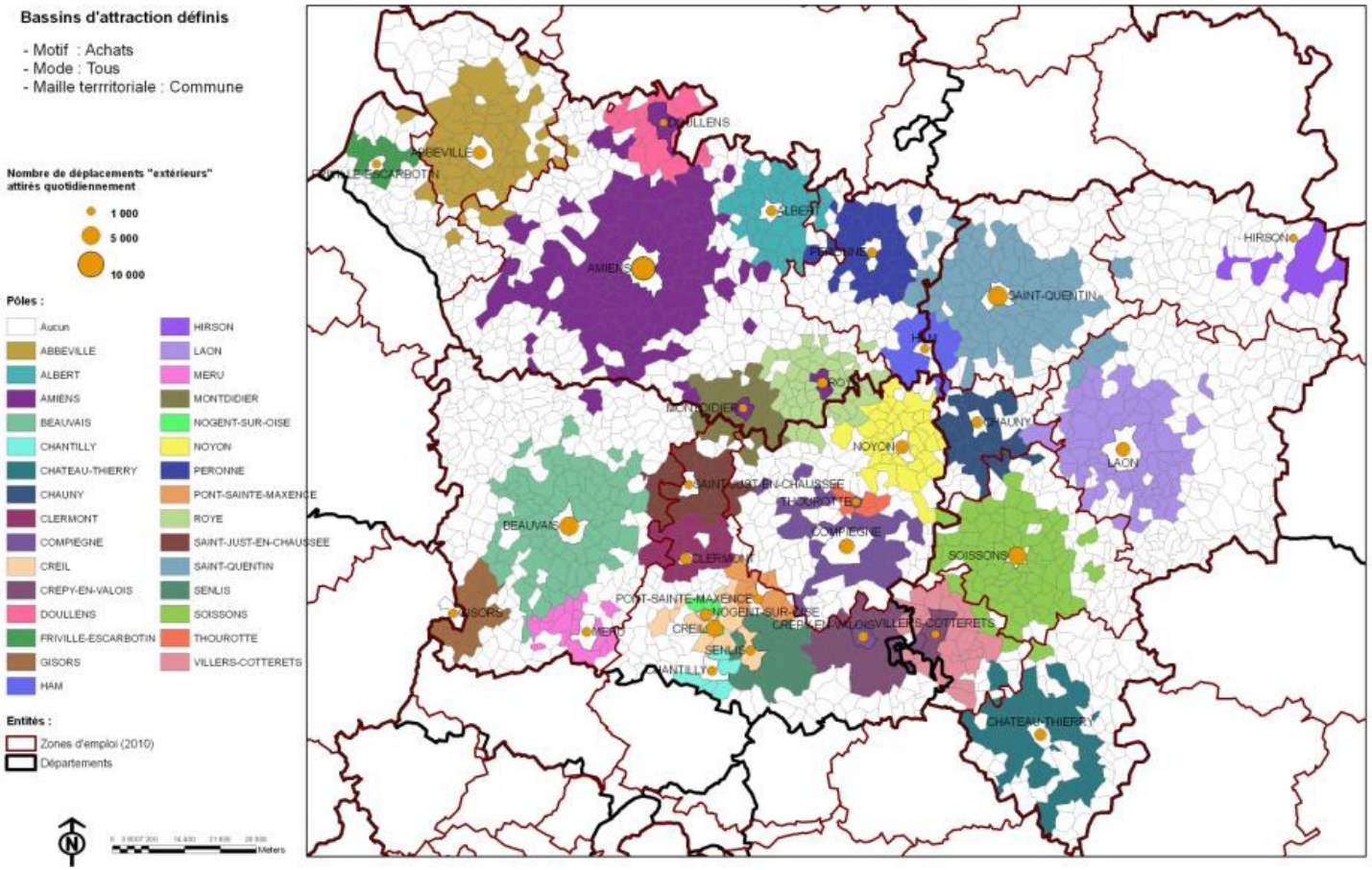
Capacité des territoires à polariser les déplacements quotidiens, en fonction des motifs (échelle zone d'emploi). *Exemple ici présenté : le motif « scolaire ».*

Diagnostic des mobilités picardes

Organisation du territoire et des mobilités quotidiennes

Géographie des mobilités quotidiennes

Carte présentant les pôles d'achats et les communes dépendant de leur zone d'influence.

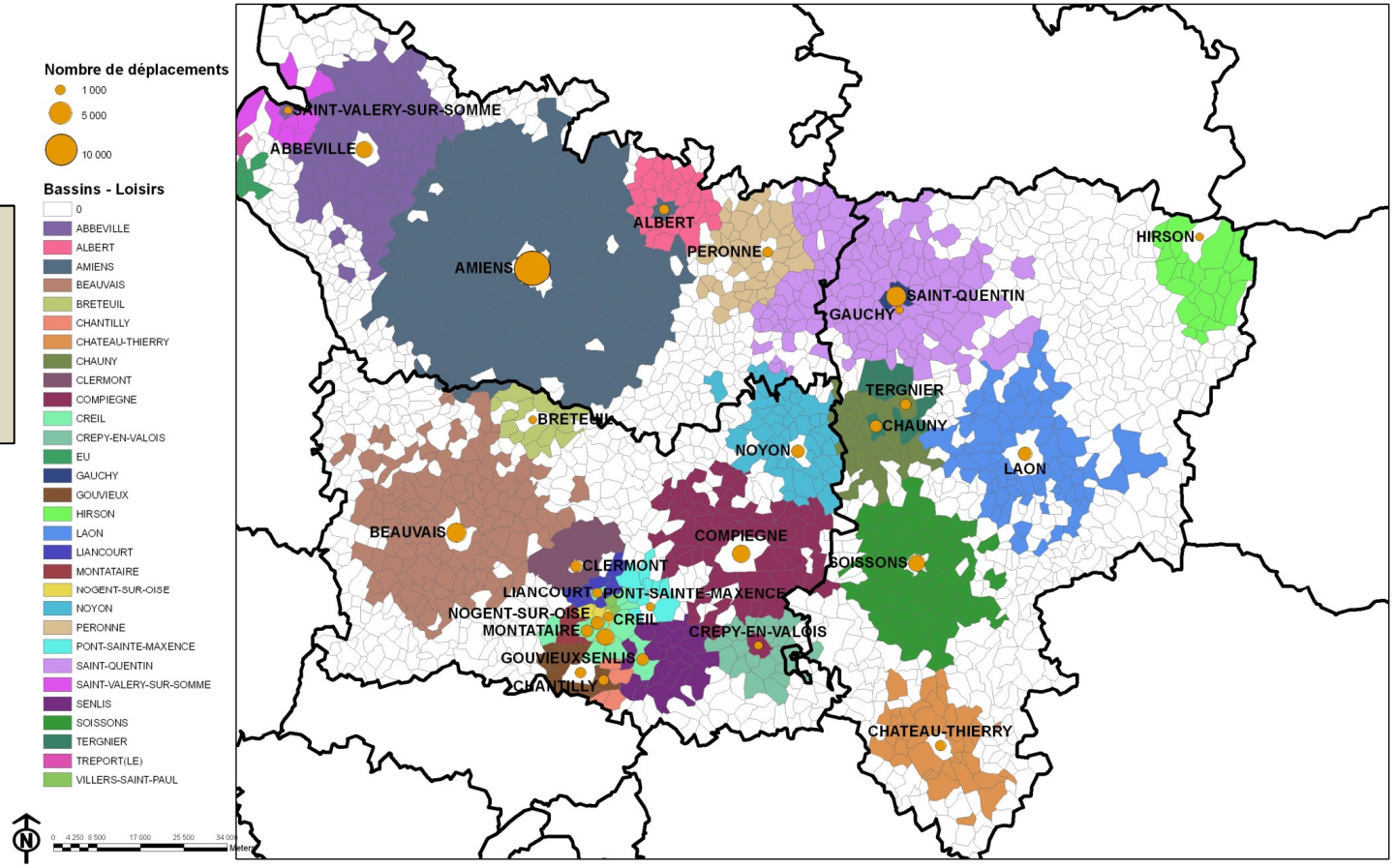


Diagnostic des mobilités picardes

Organisation du territoire et des mobilités quotidiennes

Géographie des mobilités quotidiennes

Carte présentant les pôles de loisirs et les communes dépendant de leur zone d'influence.

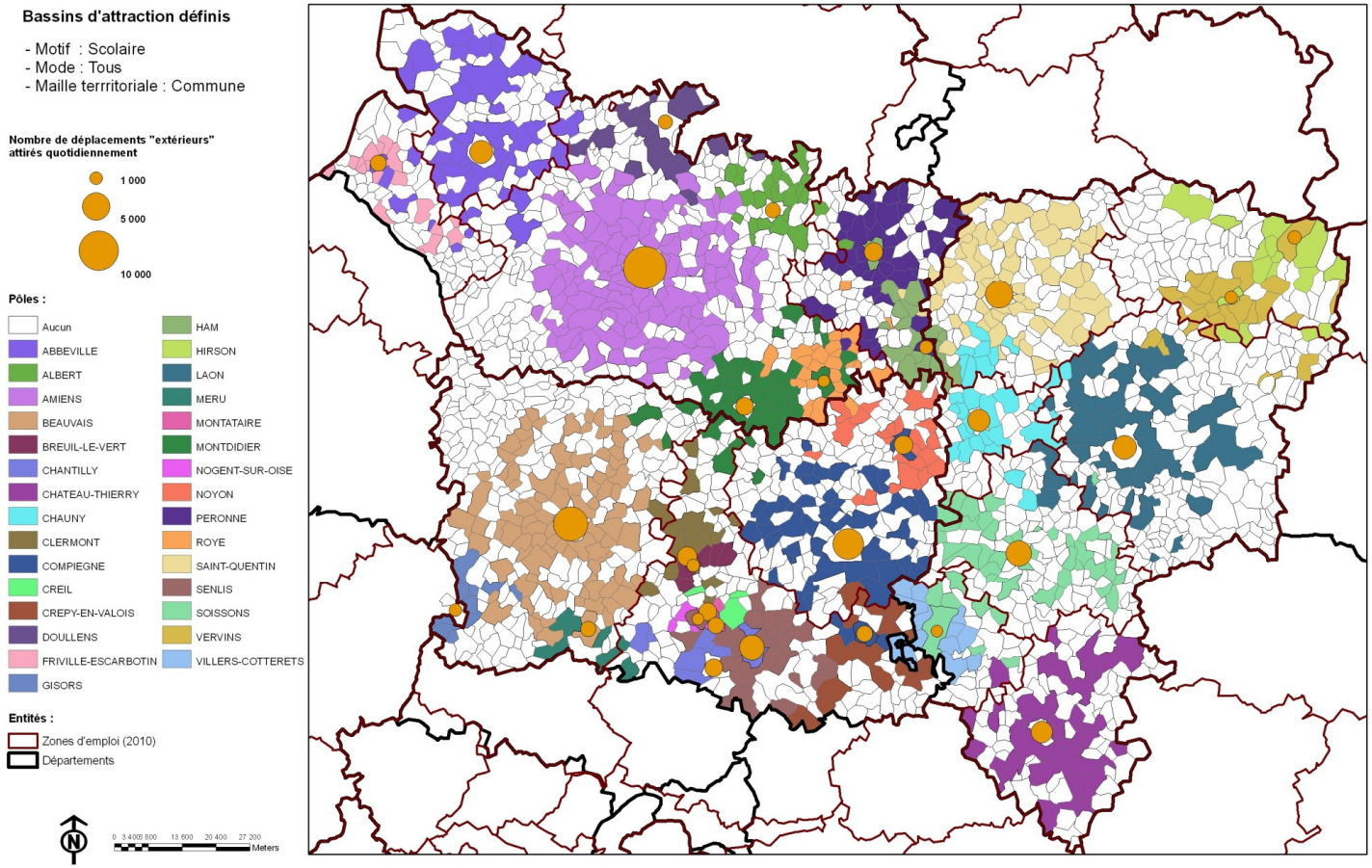


1 Diagnostic des mobilités picardes

Organisation du territoire et des mobilités quotidiennes

Géographie des mobilités quotidiennes

Carte présentant les pôles scolaires et les communes dépendant de leur zone d'influence.

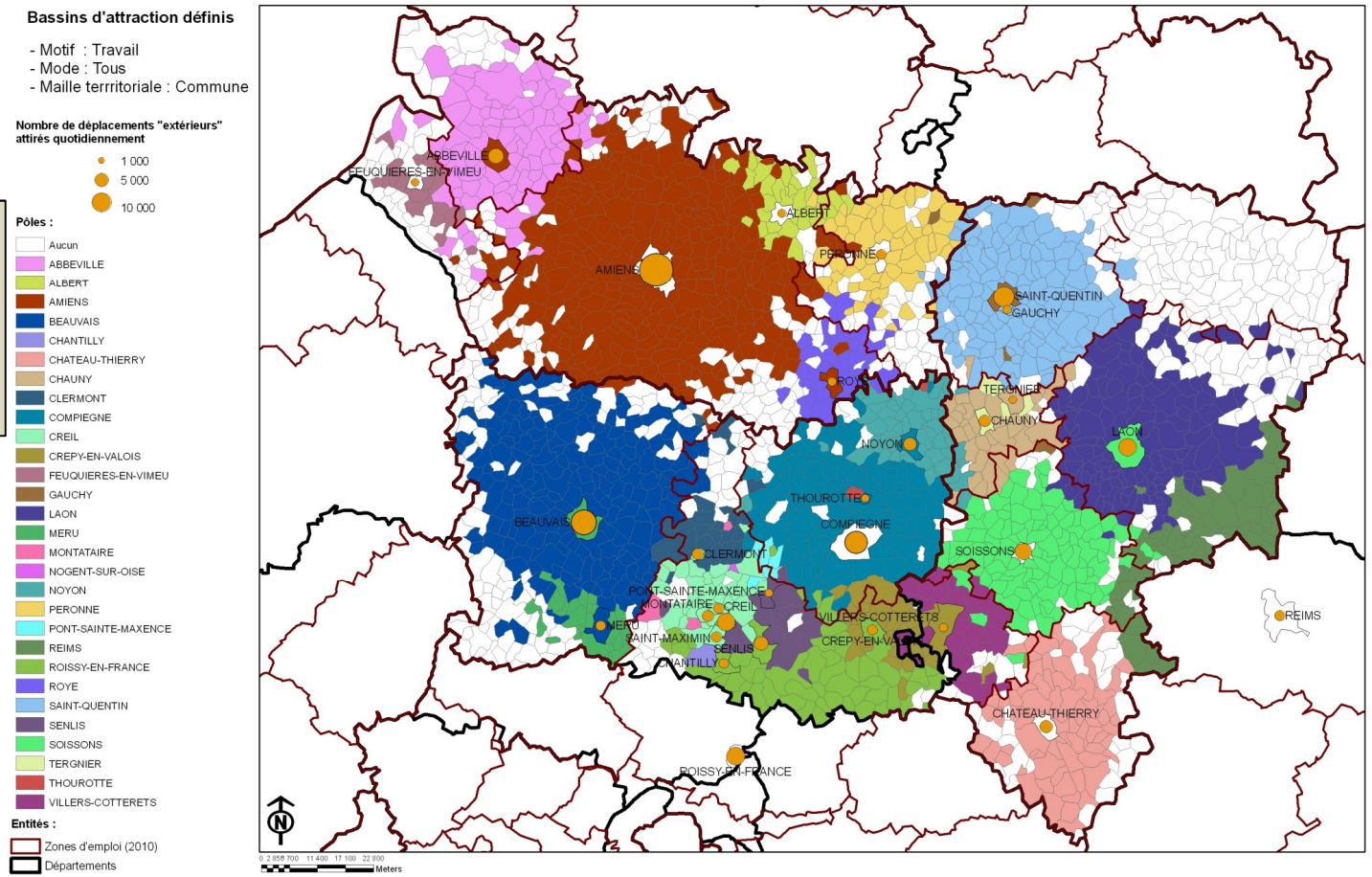


Diagnostic des mobilités picardes

Organisation du territoire et des mobilités quotidiennes

Géographie des mobilités quotidiennes

Carte présentant les pôles d'emploi et les communes dépendant de leur zone d'influence.



Organisation du territoire et des mobilités quotidiennes
Etapes d'élaboration de la carte de synthèse

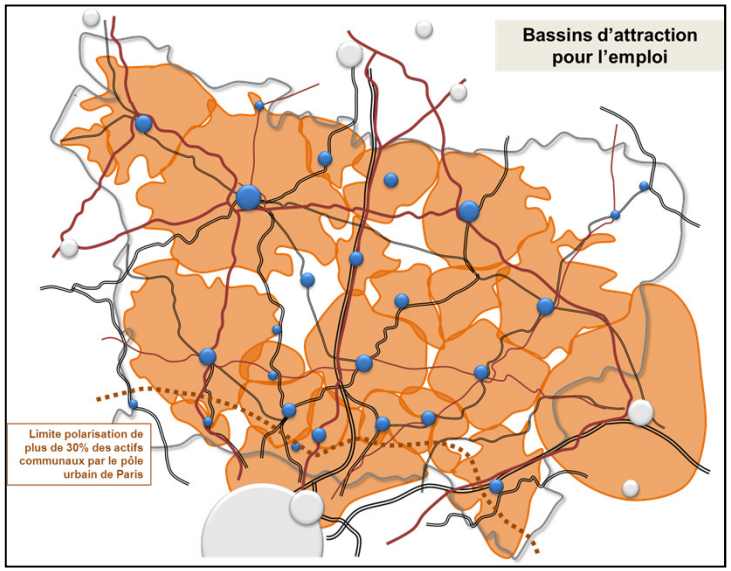
Sur la base des éléments de structuration et d'organisation du territoire, ainsi que des informations fournies par Mobiter, il est possible d'élaborer une carte de synthèse des mobilités quotidiennes en superposant les différents bassins d'attraction identifiés (emploi, achats, loisirs, scolaire).

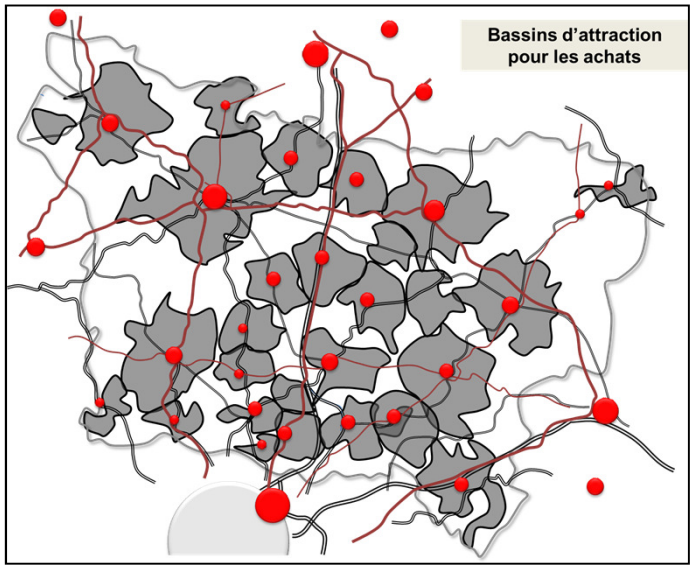
Les cartes qui suivent présentent les différentes étapes nécessaires à l'élaboration de la carte de synthèse.

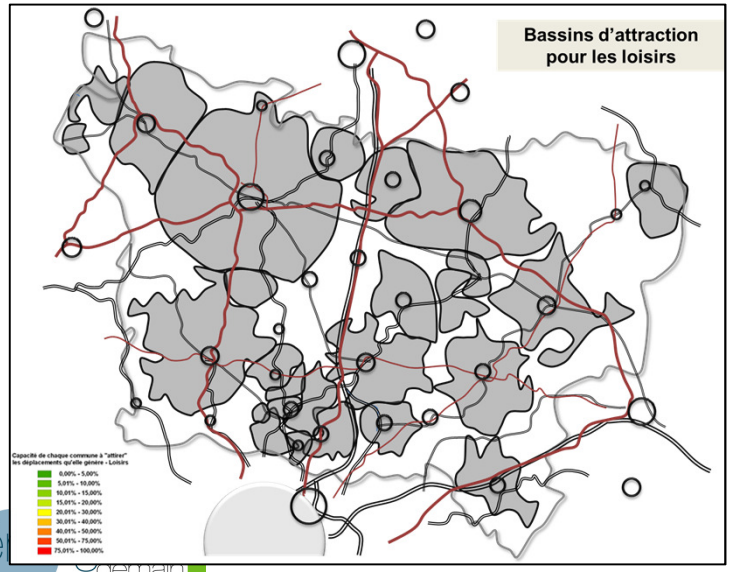
Diagnostic des mobilités picardes

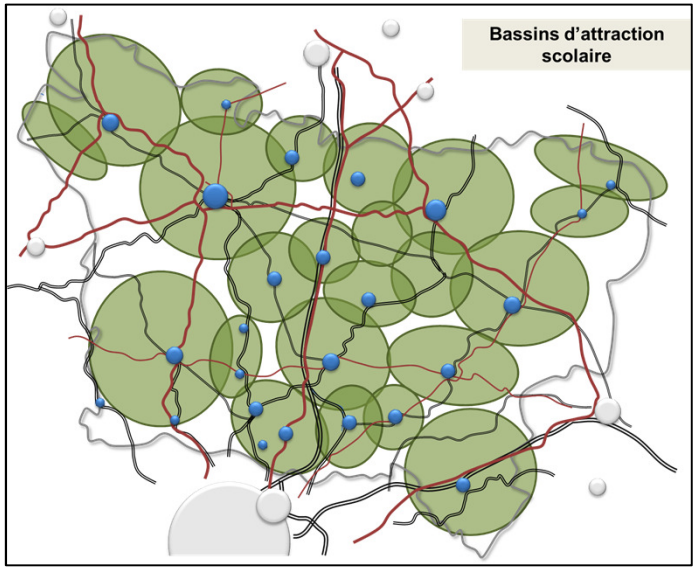
Étape 1-7

Les différents bassins en fonction des motifs de déplacements.





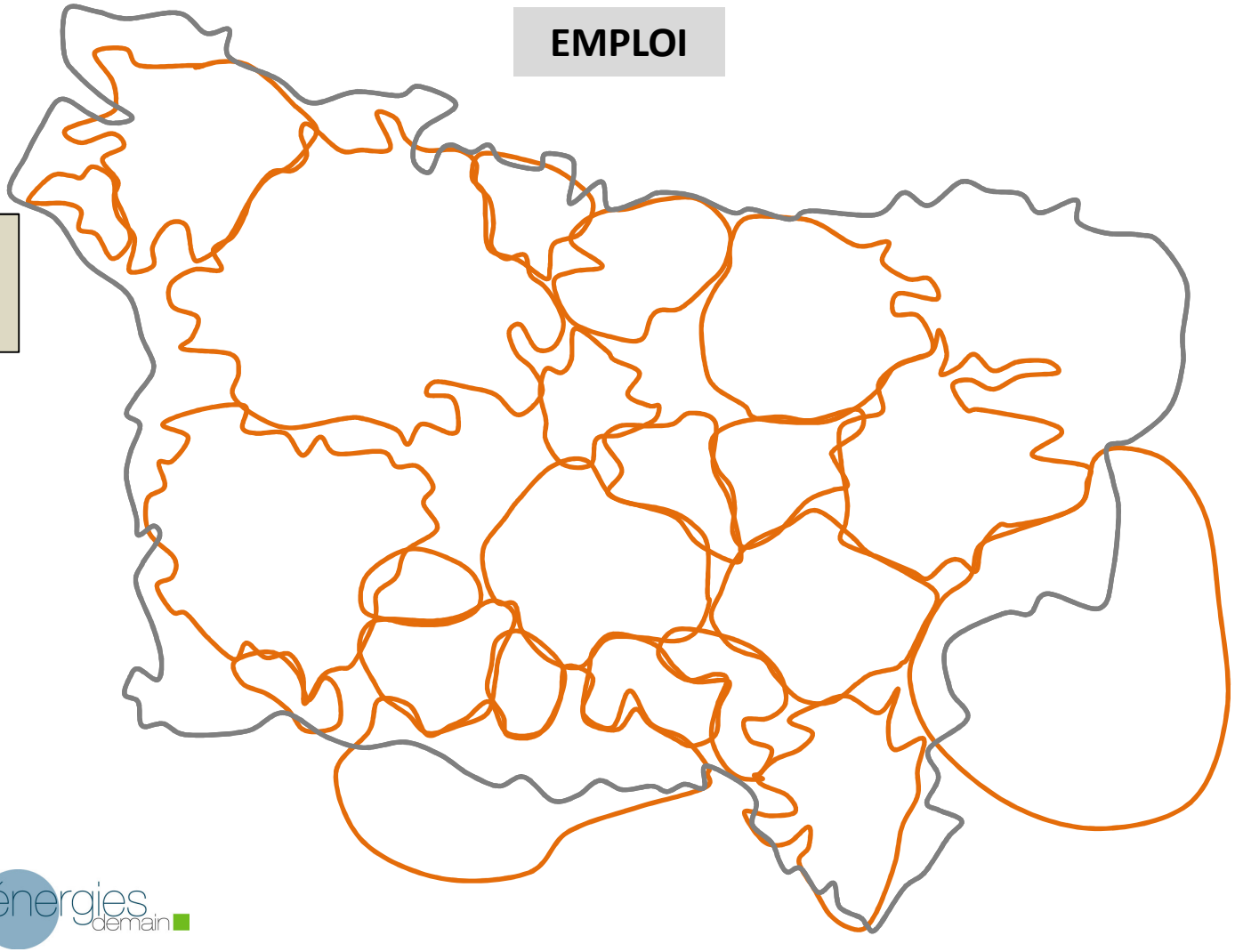




Elaboration de la carte de synthèse

Étape 2-7

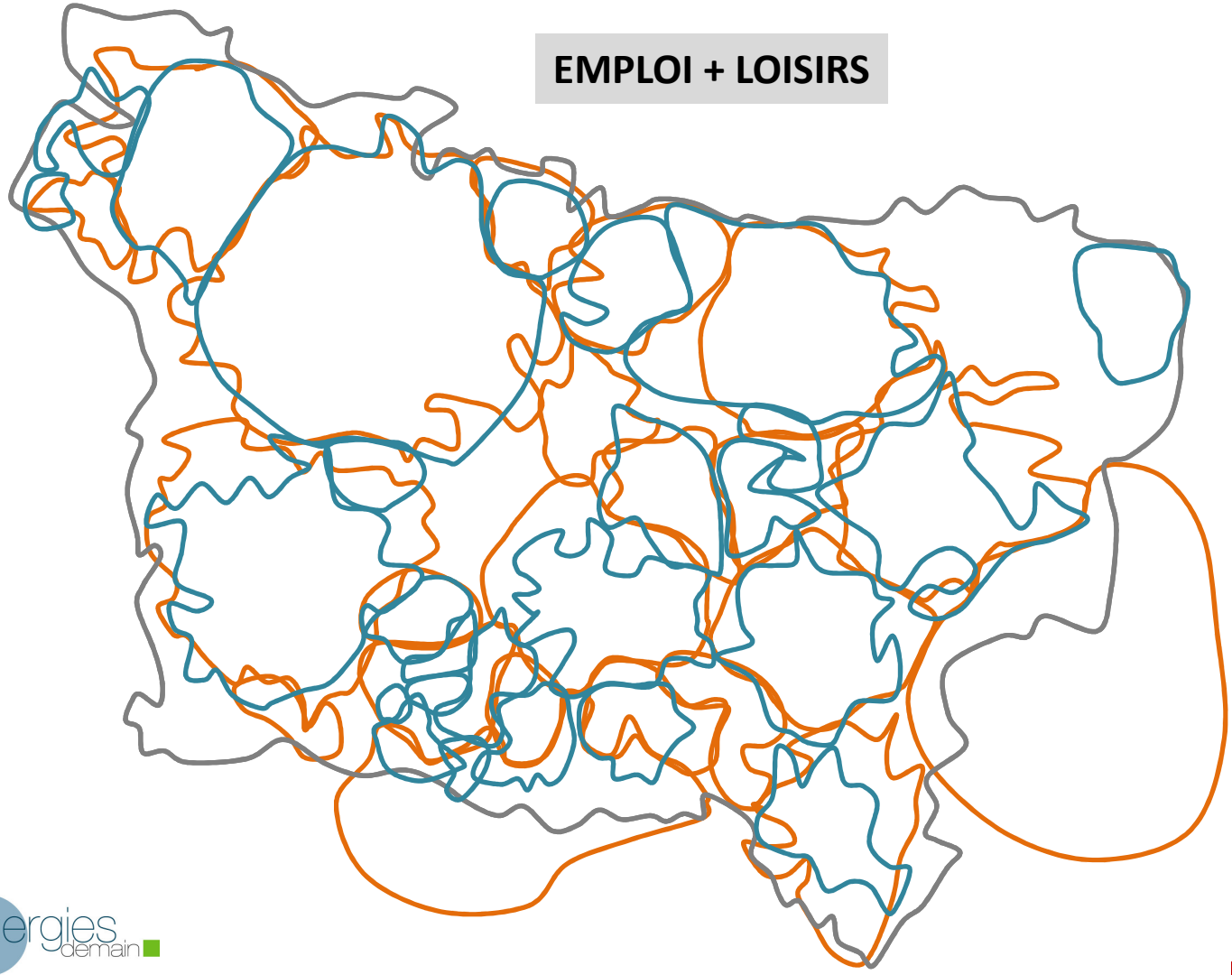
Représentation simplifiée des bassins « emploi ».



Elaboration de la carte de synthèse

Étape 3-7

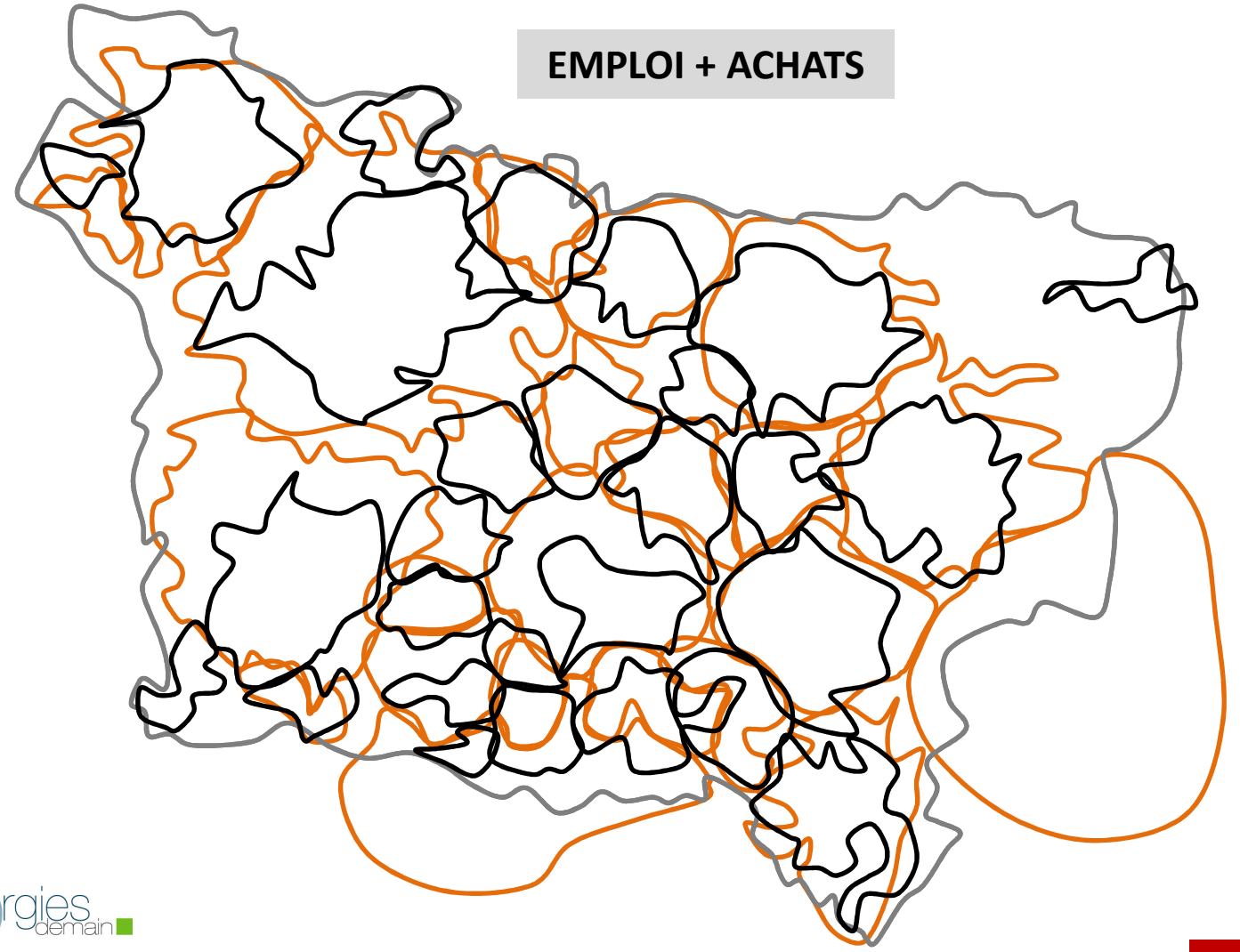
Représentation simplifiée des bassins « emploi », croisée avec les bassins « loisirs ».



Elaboration de la carte de synthèse

Étape 4-7

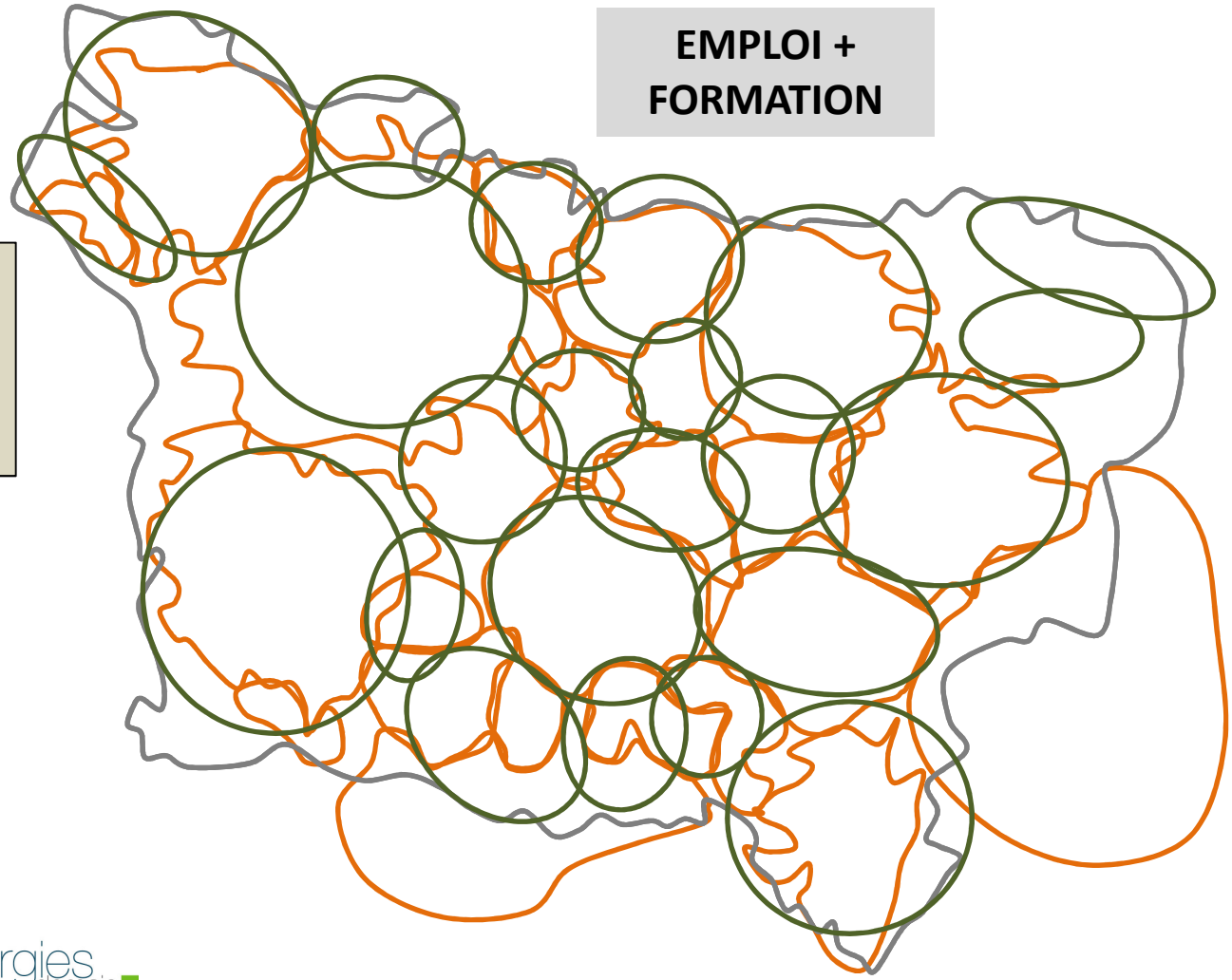
Représentation simplifiée des bassins « emploi » croisée avec les bassins « achats ».



Elaboration de la carte de synthèse

Étape 5-7

Représentation simplifiée des bassins « emploi » croisée avec les bassins « formation ».



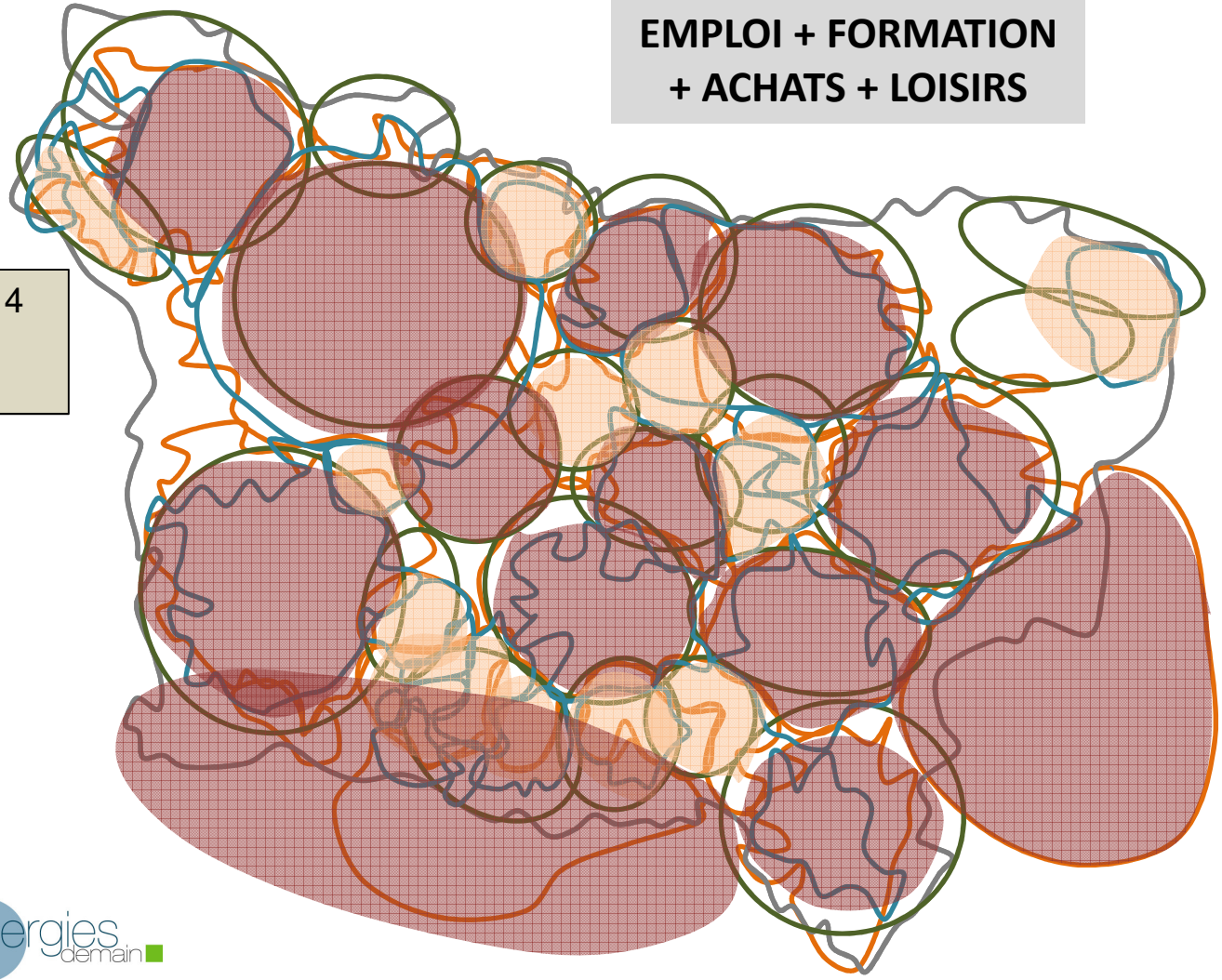
1 Diagnostic des mobilités picardes

Elaboration de la carte de synthèse

Étape 6-7

EMPLOI + FORMATION + ACHATS + LOISIRS

Superposition des 4 géographies de bassins.

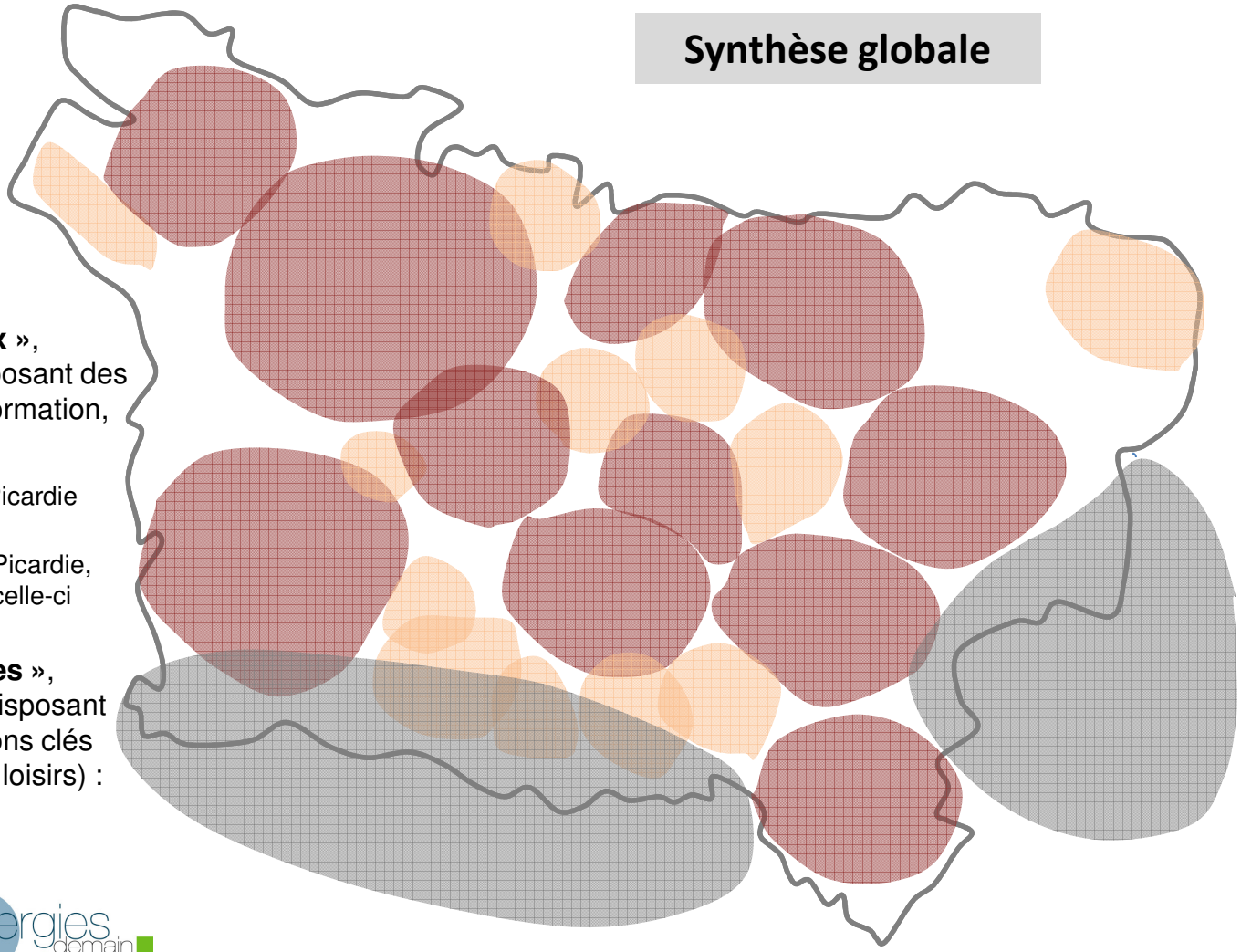


Diagnostic des mobilités picardes

Elaboration de la carte de synthèse

Étape 7-7

Synthèse globale



La synthèse globale fait apparaître trois types de bassins :

Des **bassins « principaux »**, structurés par un pôle disposant des 4 fonctions clés (emploi, formation, achats, loisirs) :

- Bassin interne à la Picardie
- Bassin externe à la Picardie, mais rayonnant sur celle-ci

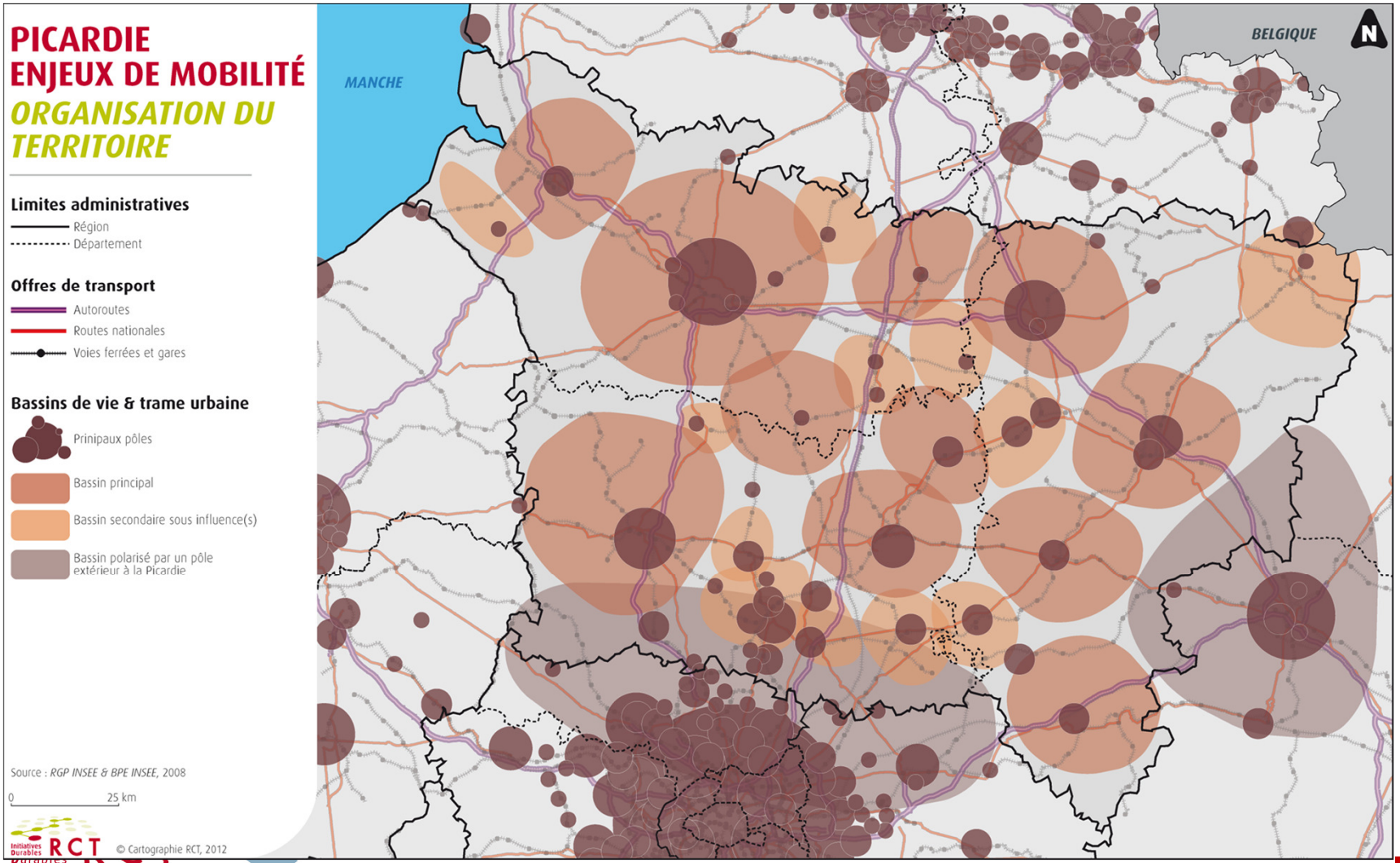
Des **bassins « secondaires »**, structurés par un pôle ne disposant que de 2 ou 3 des 4 fonctions clés (emploi, formation, achats, loisirs) :

Initiatives Durables RCT

énergies demain

1 Diagnostic des mobilités picardes

Organisation du territoire et des mobilités quotidiennes
Carte de synthèse



1 Diagnostic des mobilités picardes

Organisation du territoire et des mobilités quotidiennes
Carte de synthèse

Cette première carte de synthèse met en évidence la stru**cturation territoriale de la Picardie en fonction des mobilités quotidiennes** liées à l'emploi, les commerces, la santé et l'éducation.

Elle permet de faire apparaître **trois grands types d'espaces** :

- Les pôles, qui disposent des fonctions urbaines pour organiser ces déplacements quotidiens
- Les territoires situés sous l'influence de ces pôles, et qui constituent des bassins. On distingue trois types de bassins en fonction des caractéristiques du pôle (voir carte page précédente)
- Les territoires situés hors de ces pôles : majoritairement ruraux, ils sont soumis à une influence urbaine moins marquée.

La carte de synthèse ne doit pas être lue comme une lecture univoque et figée de l'espace régional. Il s'agit d'en faire ressortir les principales caractéristiques de fonctionnement quotidien, sachant que les limites réelles sont sensiblement plus floues, et évoluent dans le temps.

1 Diagnostic des mobilités picardes

2- Offre de transport et attractivité comparée des différents modes

Cette deuxième approche, complémentaire de la première, vise à **caractériser le niveau d'offre de transport proposé par les territoires picards**.

Cette approche est alimentée par des données directes (présence des réseaux, nombre d'arrêts quotidiens) et par des données indirectes (parts modales).

Offre de transport et attractivité comparée des différents modes

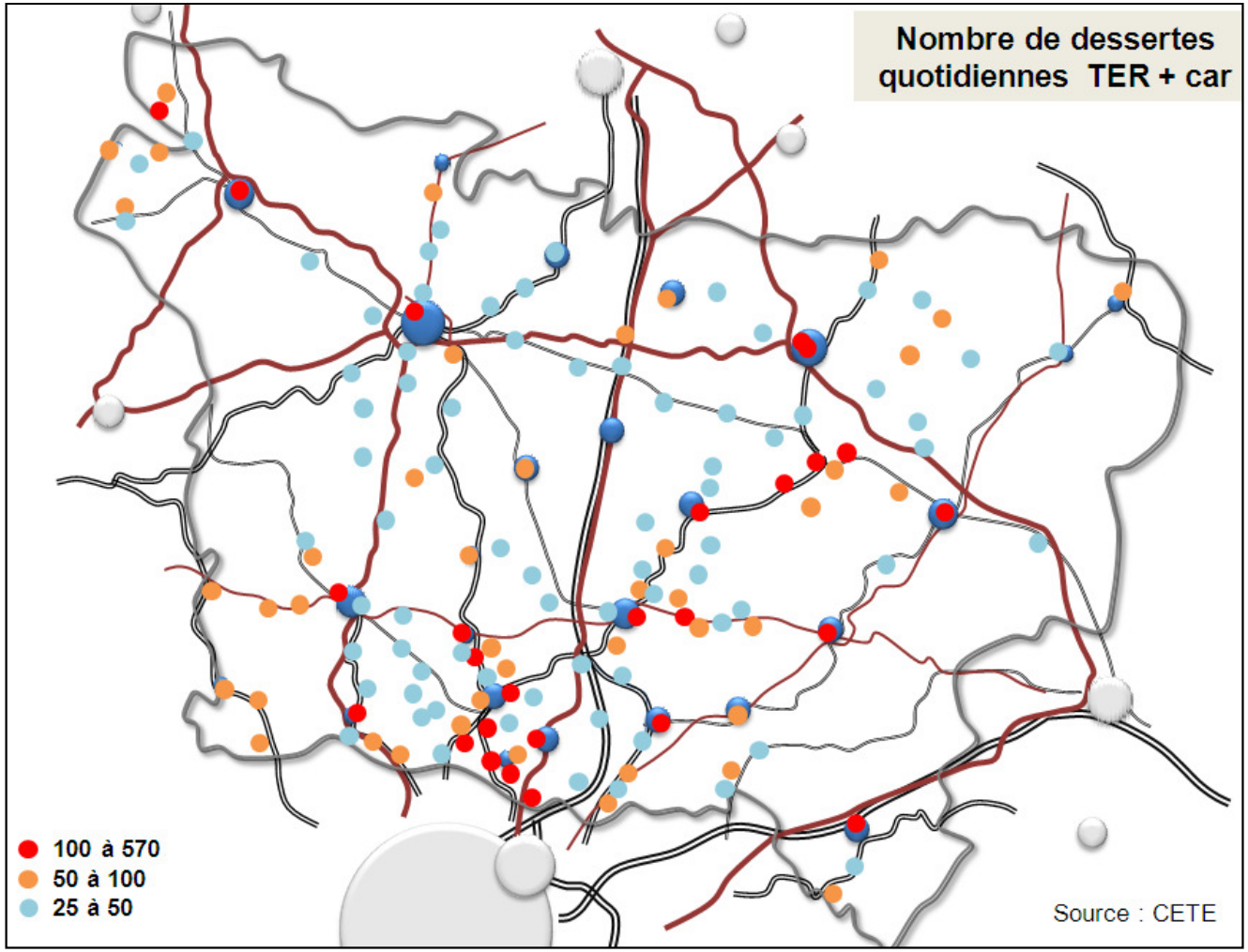
Les cartes de travail élaborées pour ce chapitre :

- Réseau routier et ferré
- Typologie de l'offre de services
- Nombre de dessertes quotidiennes TER + car
- Gares TER et secteurs situés à plus de 10 minutes en voiture
- Déplacements motif achats, parts modales (3 cartes)
- Déplacements motif loisirs, parts modales (3 cartes)
- Déplacements motif scolaire, parts modales (3 cartes)
- Déplacements motif travail, parts modales (3 cartes)
- Périmètre de transport urbain
- Données sur l'offre de transports collectifs

1 Diagnostic des mobilités picardes

Offre de transport et attractivité comparée des différents modes

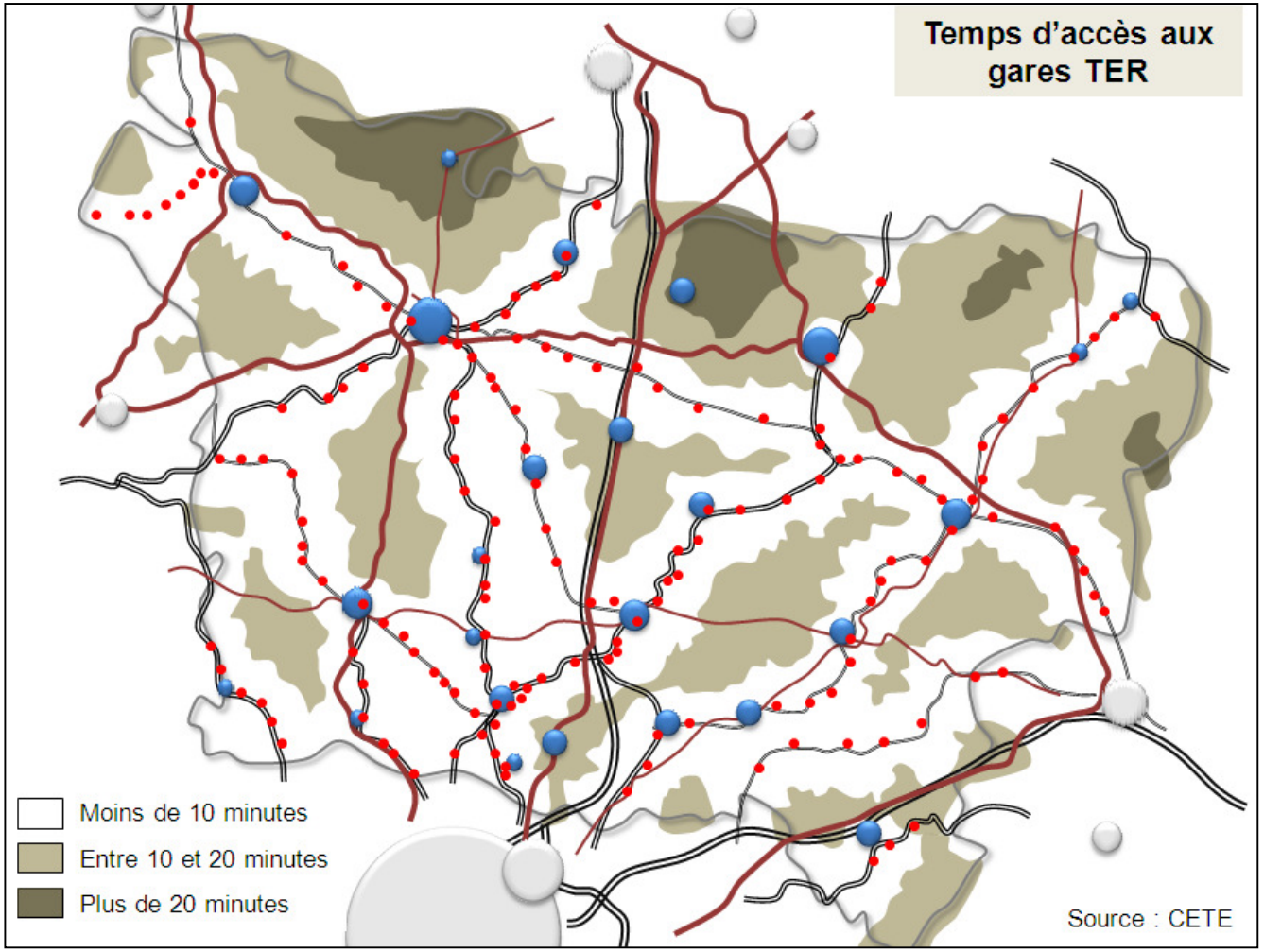
La présence de gares TER / car et le nombre d'arrêts quotidiens permettent de caractériser le niveau d'offre proposée.



Diagnostic des mobilités picardes

Offre de transport et attractivité comparée des différents modes

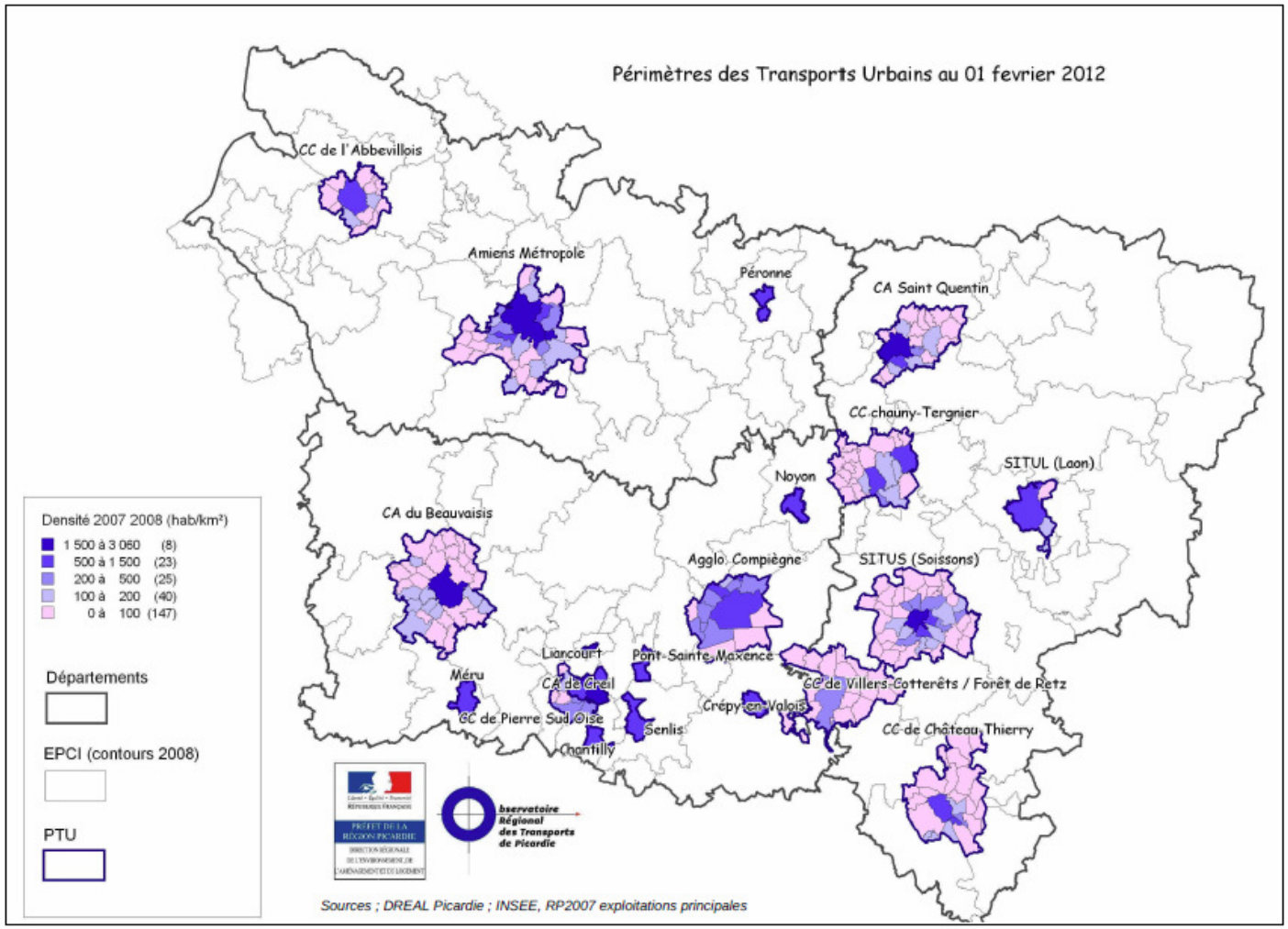
Le temps d'accès aux gares TER constitue également un indicateur important pour identifier les territoires éloignés de l'offre ferrée.



Diagnostic des mobilités picardes

Offre de transport et attractivité comparée des différents modes

Périmètres de transport urbain et niveau d'offre en transports collectifs (page suivante).



Offre de transport et attractivité comparée des différents modes

Données sur l'offre de transports collectifs urbains en 2009.

AOTU	Population	Nb de voyages en TC	Nb de km en TC	km TC / hab	voyages TC / hab
Amiens	179 153	10 387 471	5 638 826	31,5	58,0
Beauvais	81 376	3 337 703	1 343 490	16,5	41,0
Saint-Quentin	75 065	4 960 373	1 481 186	19,7	66,1
Compiègne	73 975	6 000 000	1 000 000	13,5	81,1
Creil	72 711	4 032 190	1 314 662	18,1	55,5
Soissons	56 516	1 156 706	492 647	8,7	20,5
Abbeville	31 859	979 000	338 826	10,6	30,7
Laon	29 964	1 491 000	724 554	24,2	49,8
Château-Thierry[1]	27 647	66 548	416 849	15,1	2,4
Chauny	19 671	138 000	136 927	7,0	7,0
Senlis	16 932		157 961	9,3	0,0
Noyon	14 174	265 000	195 000	13,8	18,7
Crépy en Valois	14 091		54 000	3,8	0,0
Pont Ste Maxence	12 633	406 000	70 657	5,6	32,1

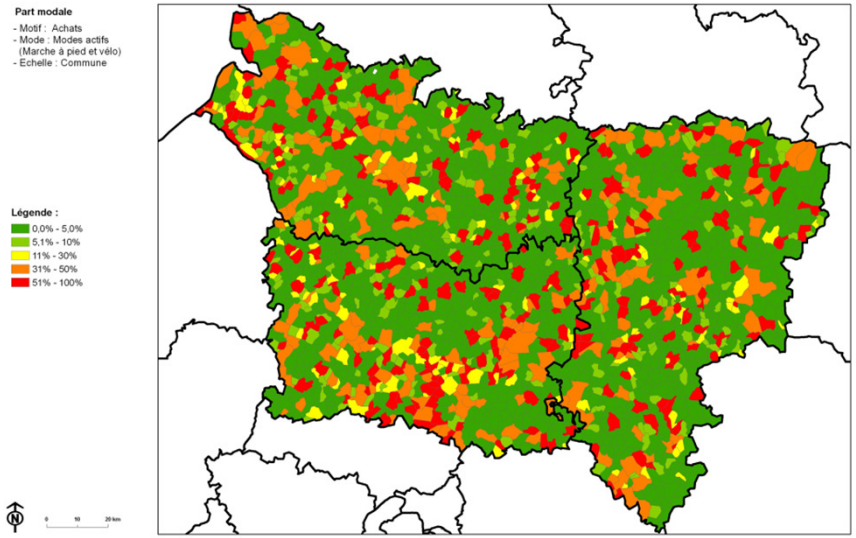
Source : ORT Picardie.

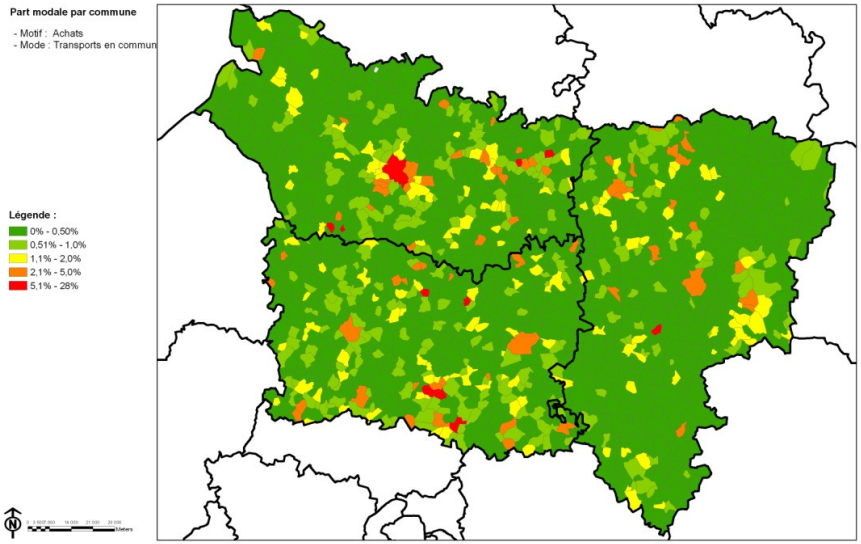
[1] Château-Thierry ne comprend pas une année complète (changement d'exploitant en cours d'année).

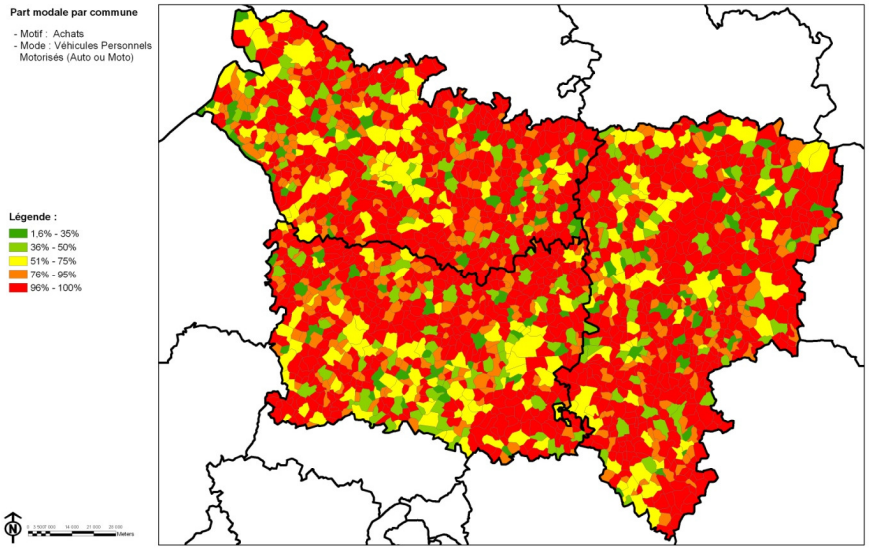
Diagnostic des mobilités picardes

Offre de transport et attractivité comparée des différents modes

Parts modales pour le motif « achats » *(source : Mobiter)*



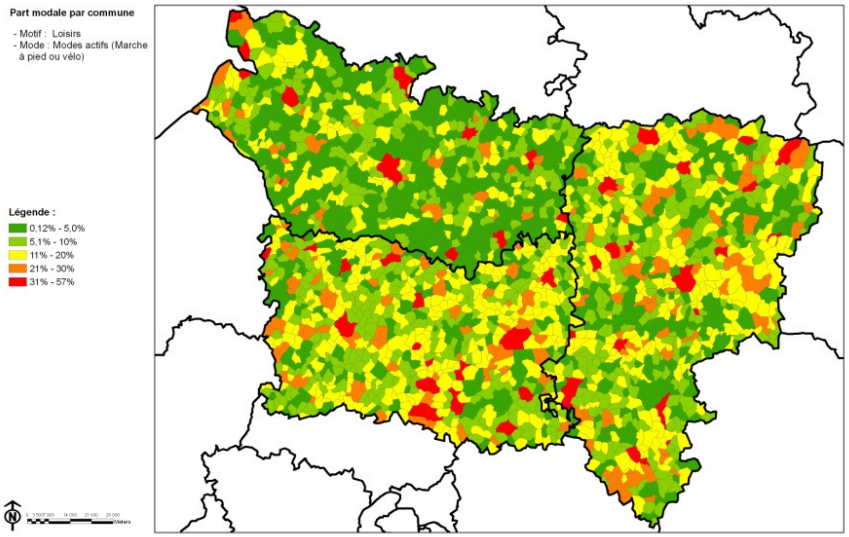


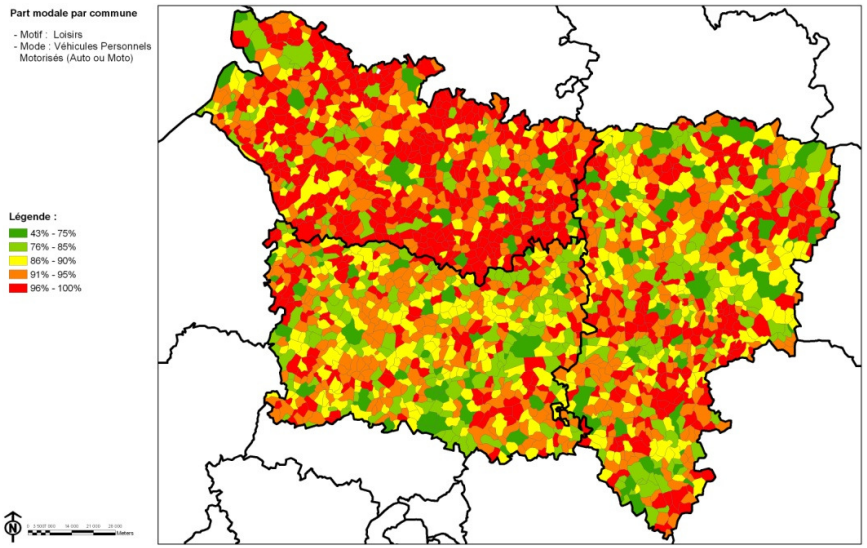


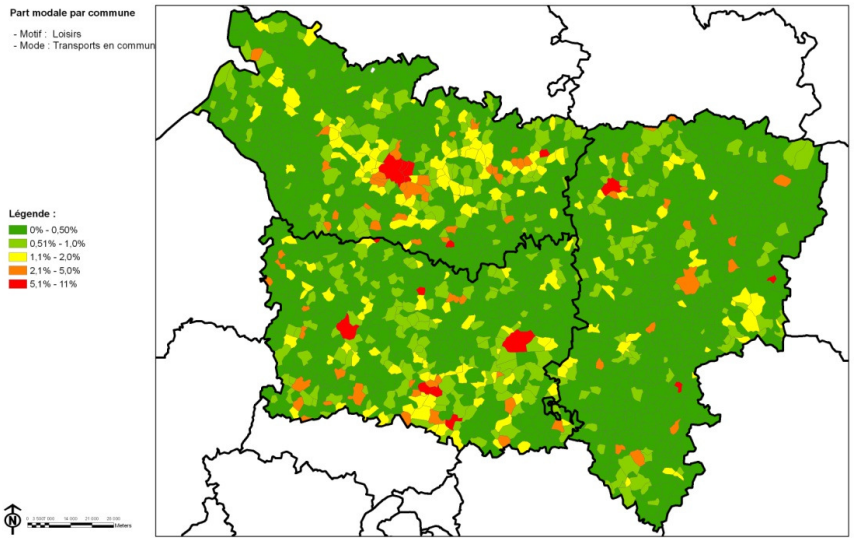
Diagnostic des mobilités picardes

Offre de transport et attractivité comparée des différents modes

Parts modales pour le motif « loisirs » *(source : Mobiter)*



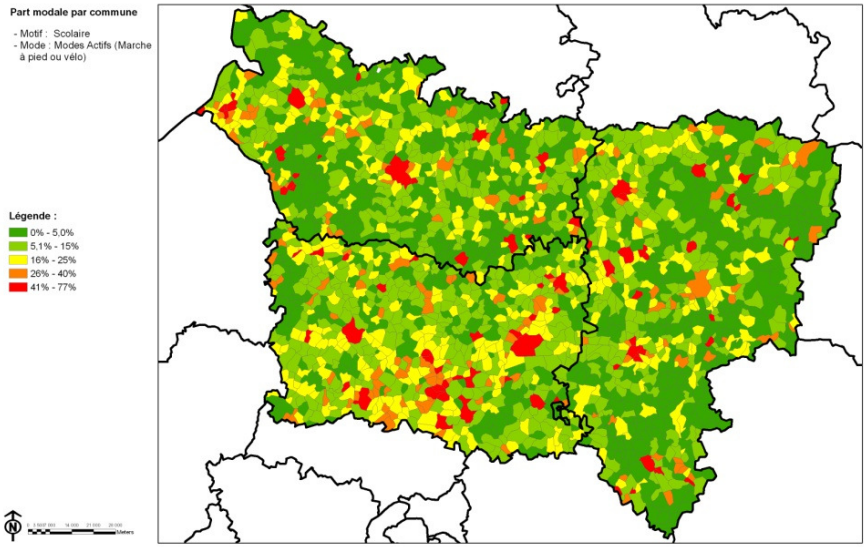


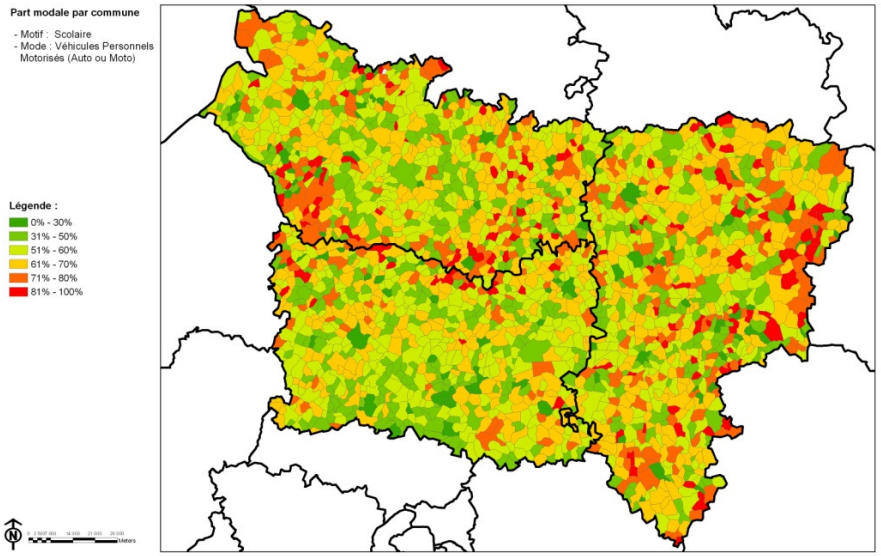


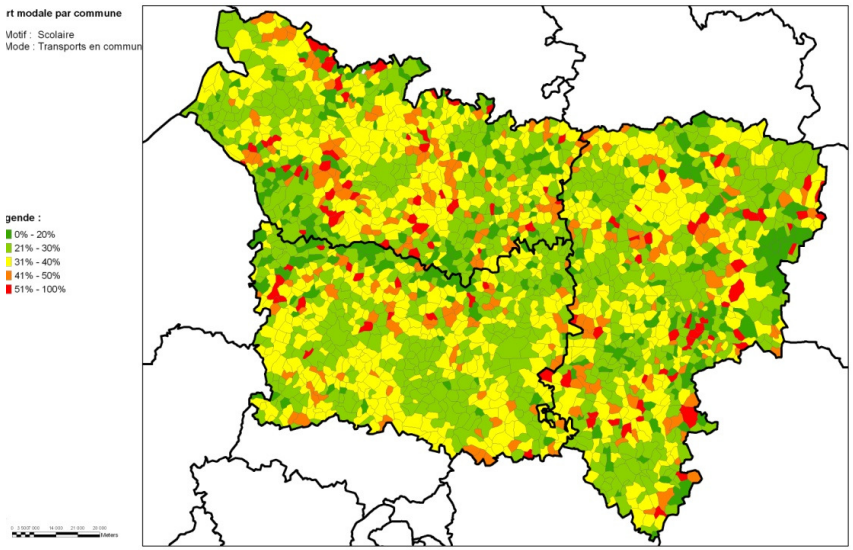
Diagnostic des mobilités picardes

Offre de transport et attractivité comparée des différents modes

Parts modales pour le motif « scolaire » *(source : Mobiter)*



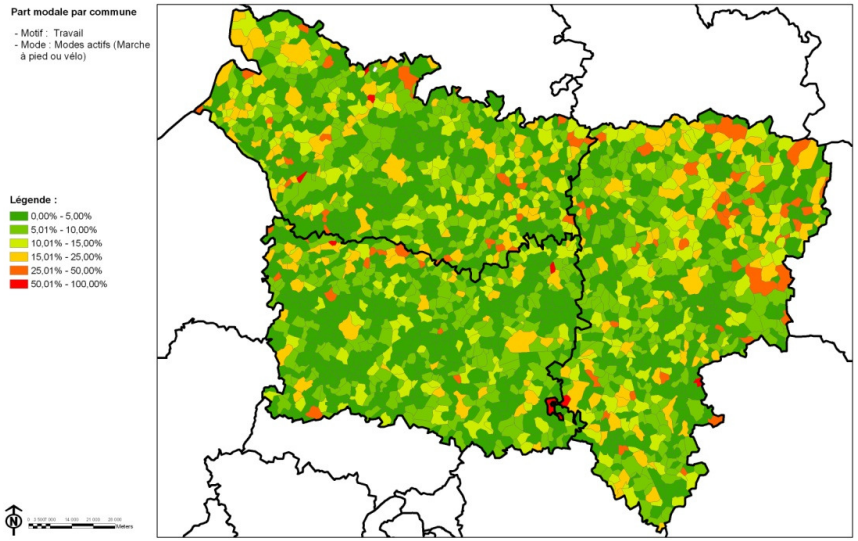


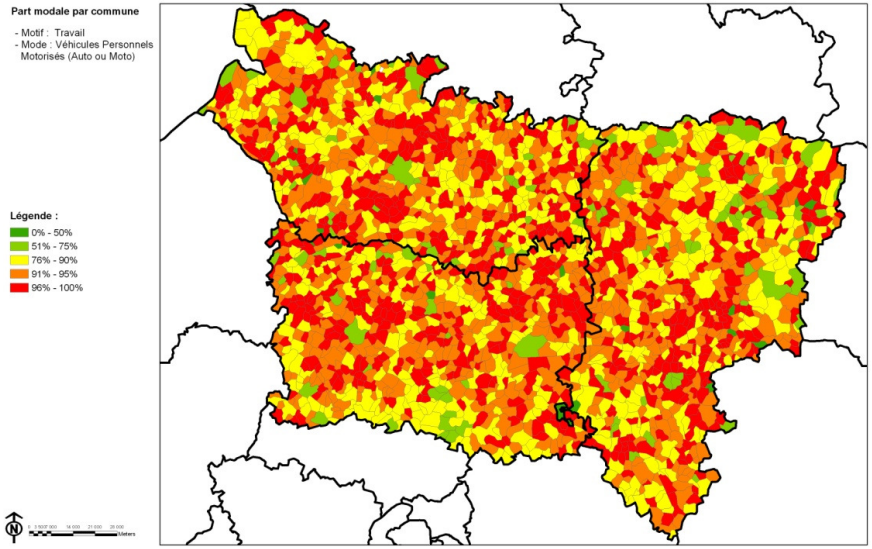


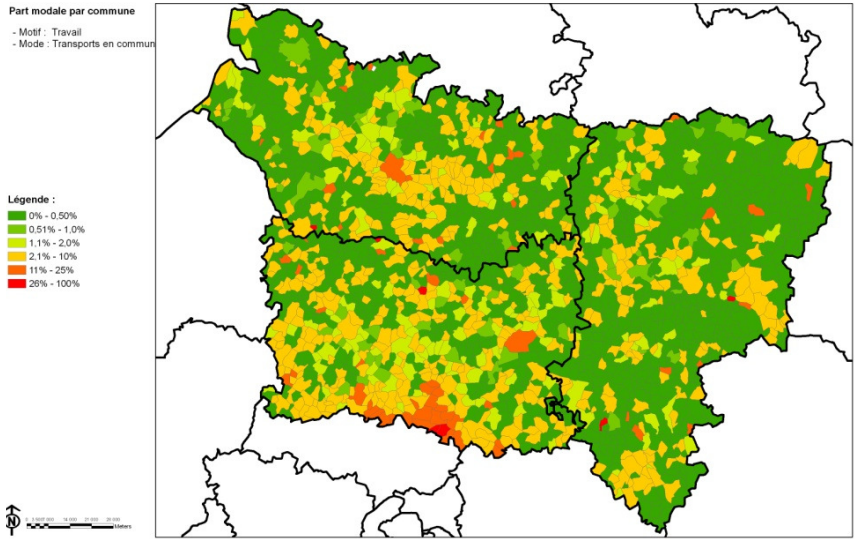
Diagnostic des mobilités picardes

Offre de transport et attractivité comparée des différents modes

Parts modales pour le motif « travail » *(source : Mobiter)*



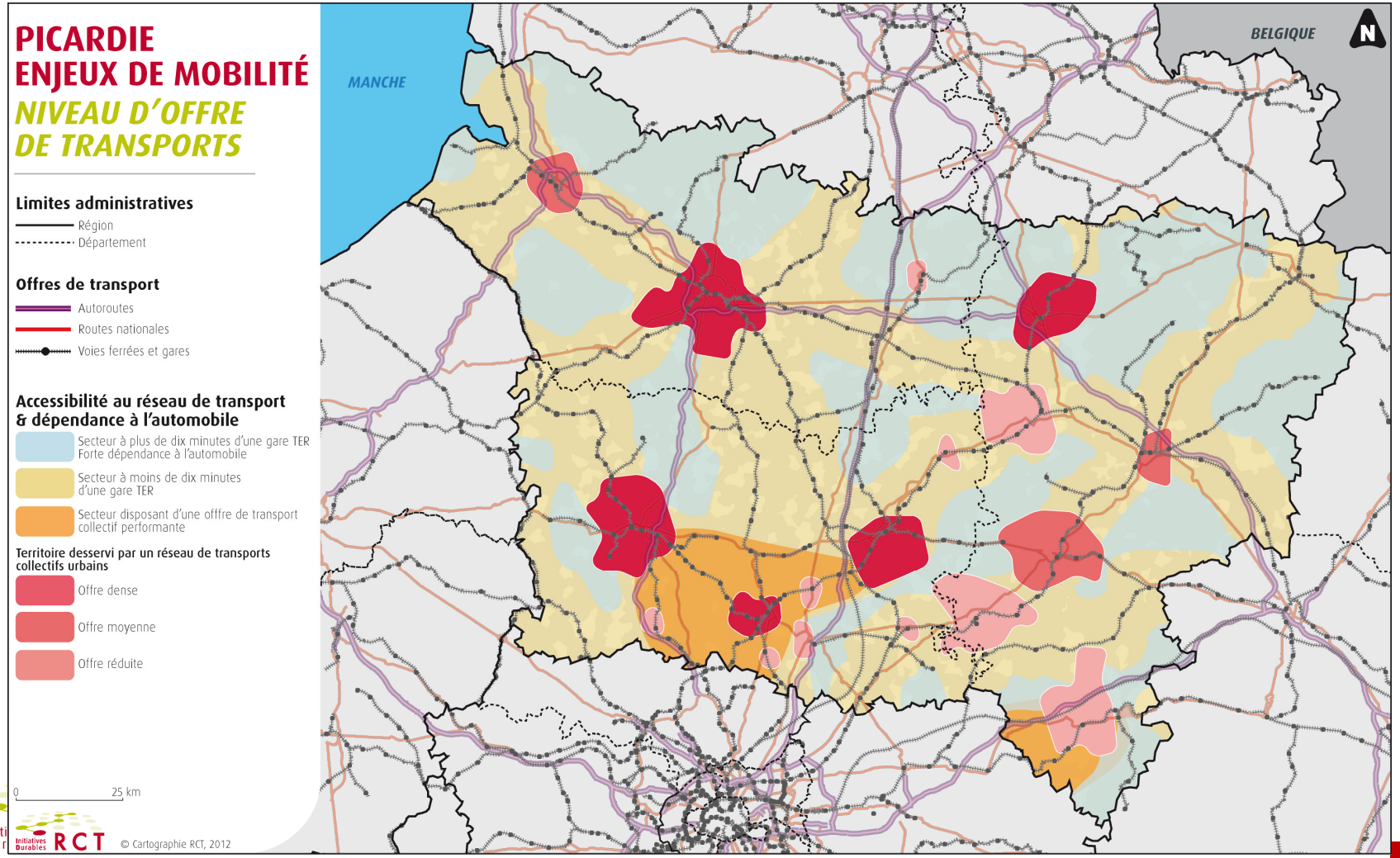




Offre de transport et attractivité comparée des différents modes
Carte de synthèse

La carte qui suit constitue une synthèse des informations fournies précédemment et permet de caractériser de manière globale l'offre de transport sur le territoire picard : réseaux, mode de transports proposés et niveau d'accessibilité des territoires.

Offre de transport et attractivité comparée des différents modes
Carte de synthèse



Offre de transport et attractivité comparée des différents modes
Carte de synthèse

Cette deuxième carte de synthèse permet de mettre en évidence le **niveau d'offre de transport en fonction des différents territoires**, en qualifiant notamment la **dépendance des territoires à l'usage de l'automobile**.

La carte met en évidence plusieurs types d'espaces :

- Les territoires appartenant à un Périmètre de Transport Urbain (PTU) et qui, à ce titre bénéficient d'une offre de transport collectif structurée et performante. Ces territoires sont classés en trois catégories en fonction du nombre de kilomètres.voyageurs rapportés au nombre d'habitants.
- Les secteurs hors PTU disposant d'une offre de TC performante (il s'agit de secteurs situés à proximité de l'Ile-de-France)
- Les secteurs situés à moins de dix minutes d'une gare TER
- Les secteurs situés à plus de dix minutes d'une gare TER

Cette carte doit être appréhendée avec **deux clés de lecture** :

- Le fonctionnement du territoire régional, malgré un bon maillage en TC, est très largement organisé autour de l'usage de l'automobile individuelle
- En termes de réflexion prospective, la présence d'un maillage d'offre en TC (même peu utilisé à l'heure actuelle) s'avère cependant essentielle en termes de possibilité d'adaptation des populations à une forte hausse des coûts énergétiques.

3- Capacité des populations à se déplacer

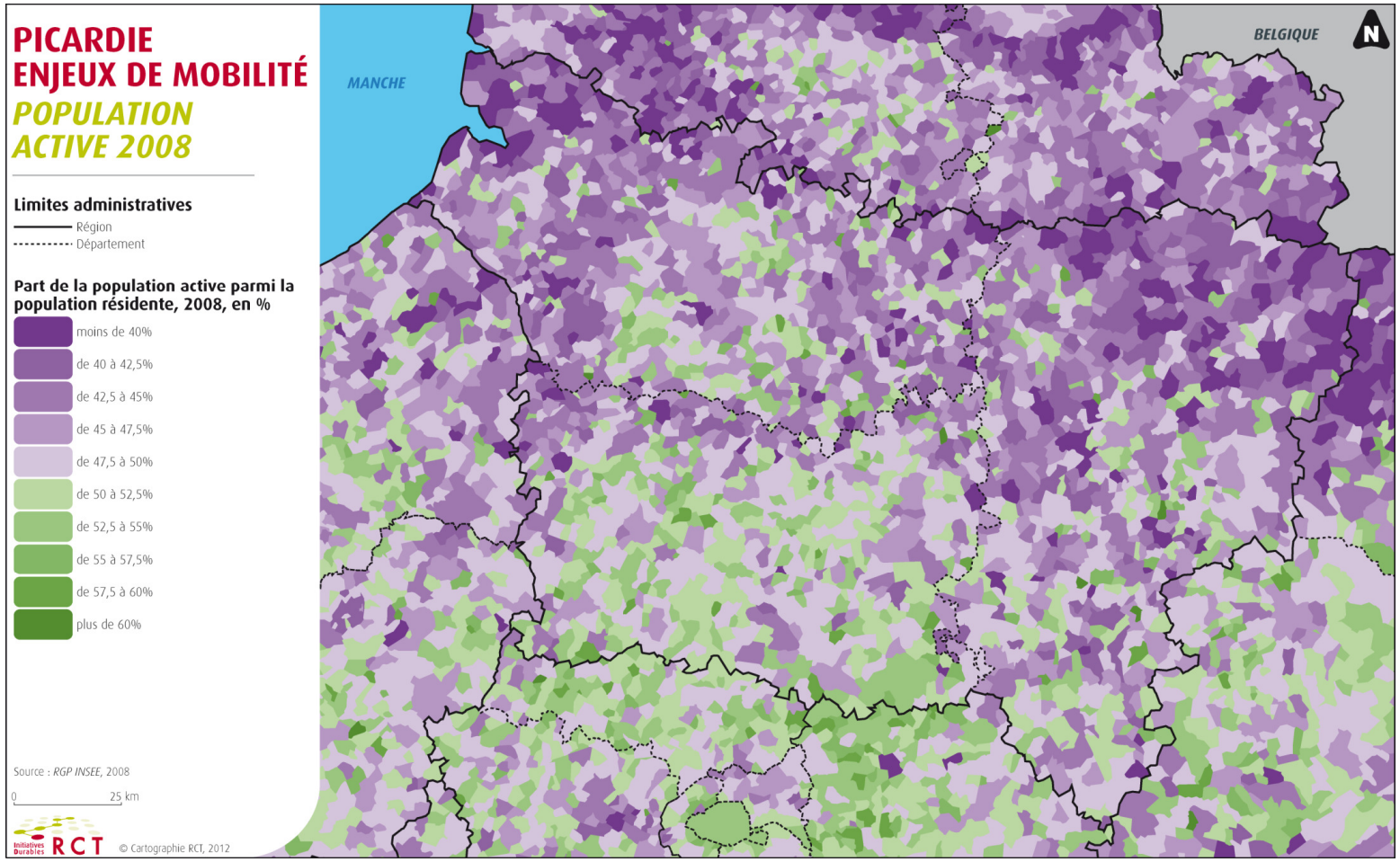
Les cartes des diapositives suivantes permettent de déterminer la capacité des populations à se déplacer. Pour ce faire, plusieurs éléments sont pris en compte : l'âge, le nombre de déplacement quotidiens, les motifs, le nombre de kilomètres parcourus, les revenus et le taux d'effort lié aux dépenses de transport.

Capacité des populations à se déplacer

Les cartes de travail élaborées pour ce chapitre :

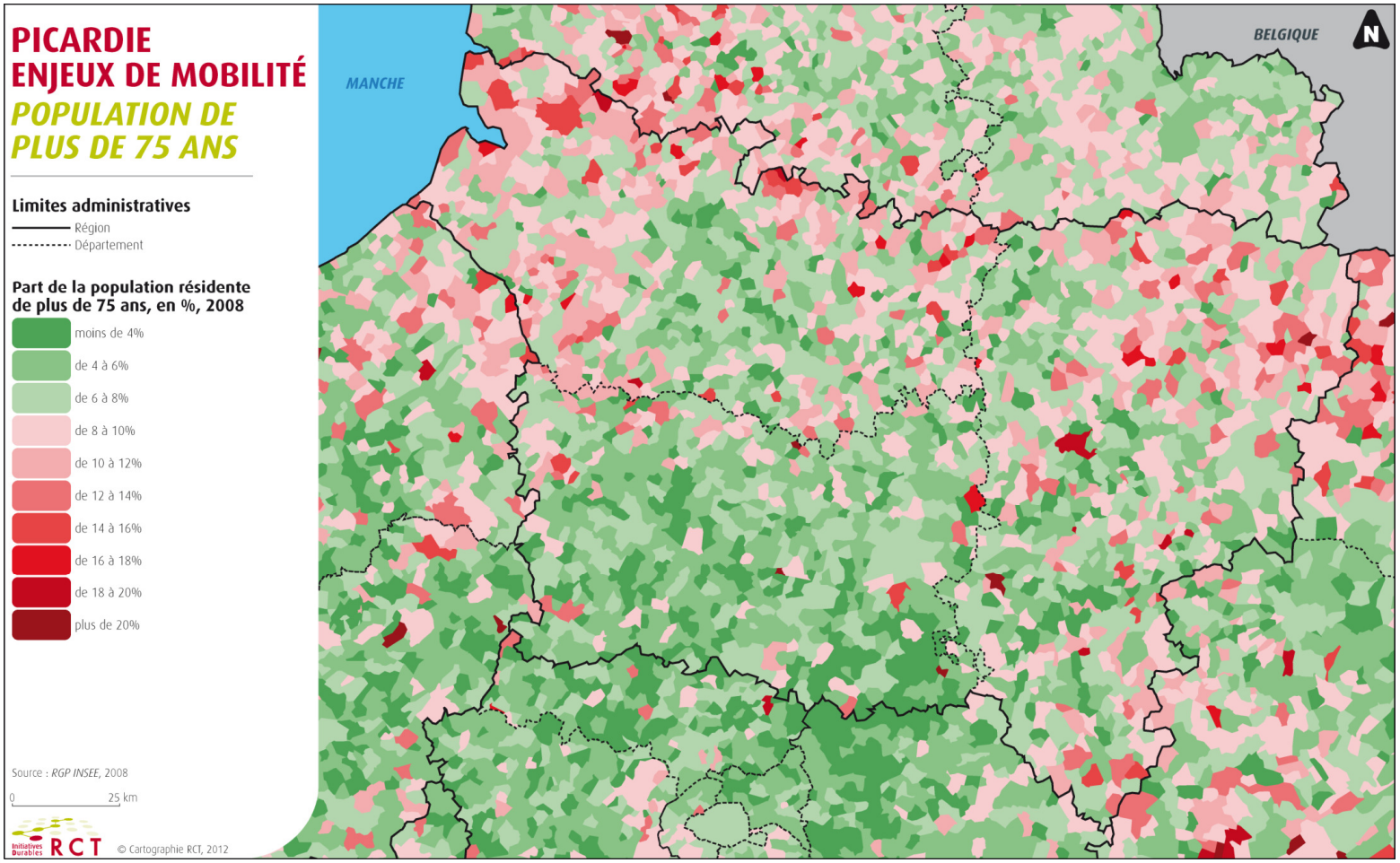
- Population active
- Indice de jeunesse
- Part des plus de 75 ans
- Revenu médian (commune + canton)
- Revenu 1er décile (canton)
- Part ménages non motorisés
- Part ménages bi-motorisés
- Portée moyenne des déplacements, par motif (4 cartes)
- Nombre de déplacements quotidien par personne, par motif (4 cartes)
- Distances quotidiennes par personne, par motif (4 cartes)
- Dépenses quotidiennes liées au transport, par personne
- Part du revenu consacré aux dépenses énergétiques de transport (par canton)
- Part des ménages sont les dépenses énergétiques liées aux déplacements sont supérieures à 10% de leurs revenus

Capacité des populations à se déplacer

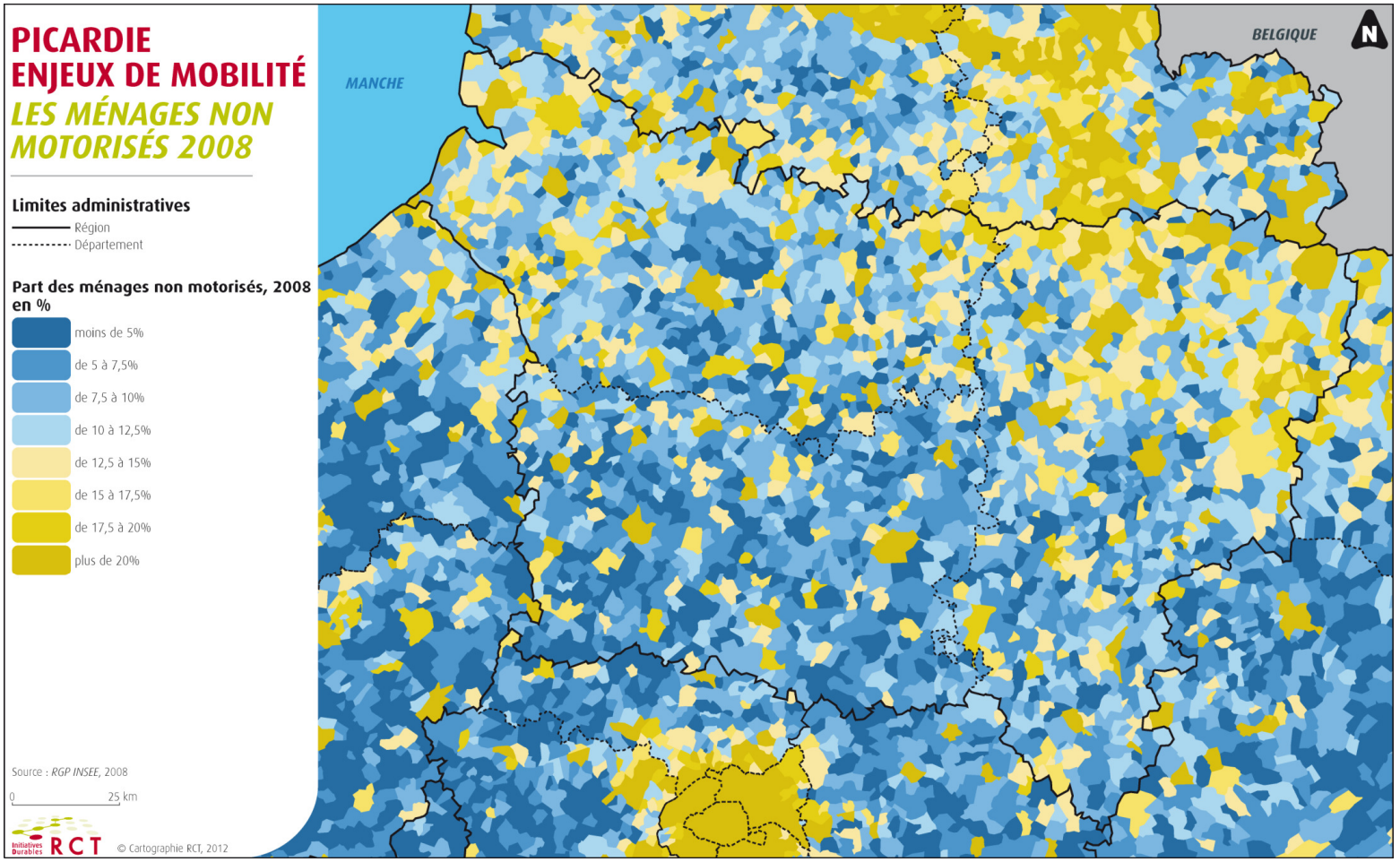


1 Diagnostic des mobilités picardes

Capacité des populations à se déplacer



Capacité des populations à se déplacer

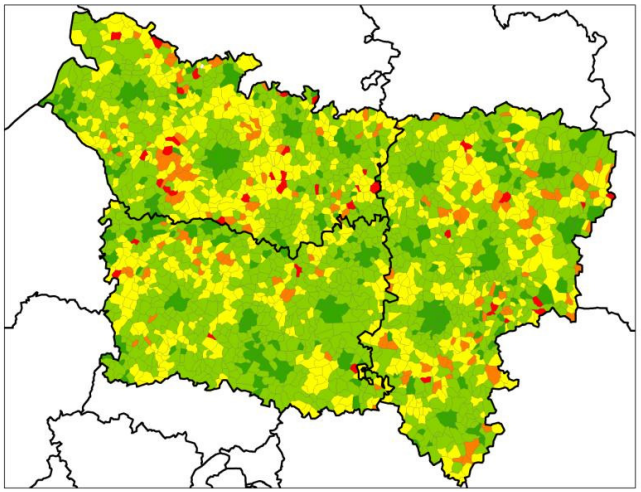


Capacité des populations à se déplacer

Portée moyenne des déplacement par motif

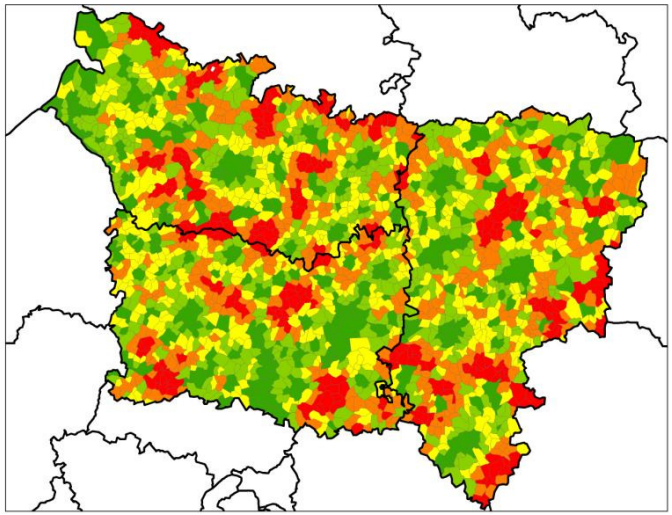
"Portée" moyenne des déplacements
- Motif : Scolaire
- Mode : Tous
- Echelle : Commune

Légende (en km) :
0 - 5
6 - 10
11 - 15
16 - 20
21 - 32



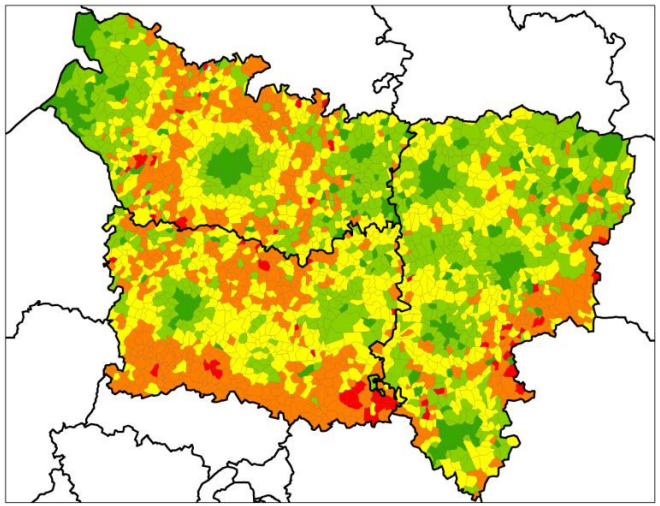
"Portée" moyenne des déplacements
- Motif : Achats
- Mode : Tous
- Echelle : Commune

Légende (en km) :
1 - 6
7 - 10
11 - 14
15 - 18
19 - 26



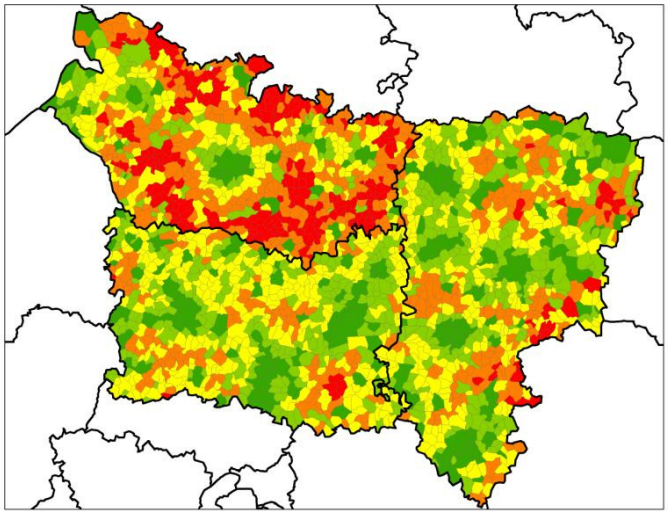
"Portée" moyenne des déplacements
- Motif : Travail
- Mode : Tous
- Echelle : Commune

Légende (en km) :
0 - 10
11 - 15
16 - 20
21 - 30
31 - 56



"Portée" moyenne des déplacements
- Motif : Loisirs
- Mode : Tous
- Echelle : Commune

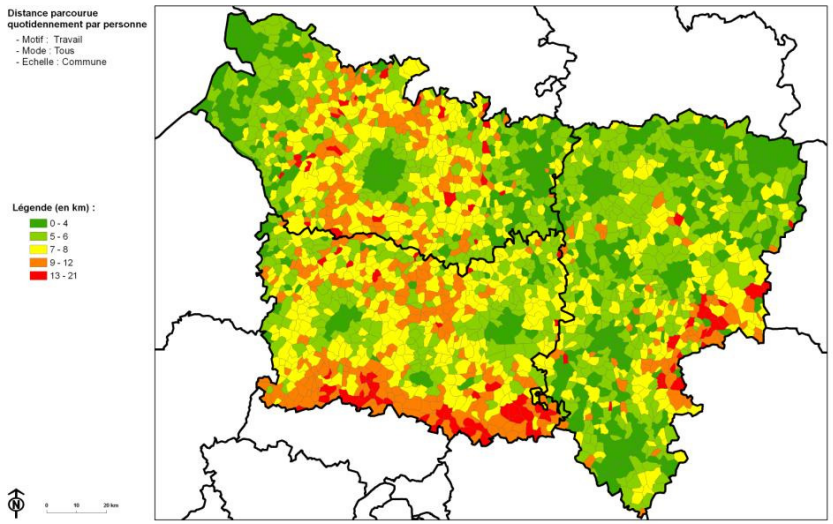
Légende (en km) :
1 - 8
9 - 12
13 - 15
16 - 19
20 - 27

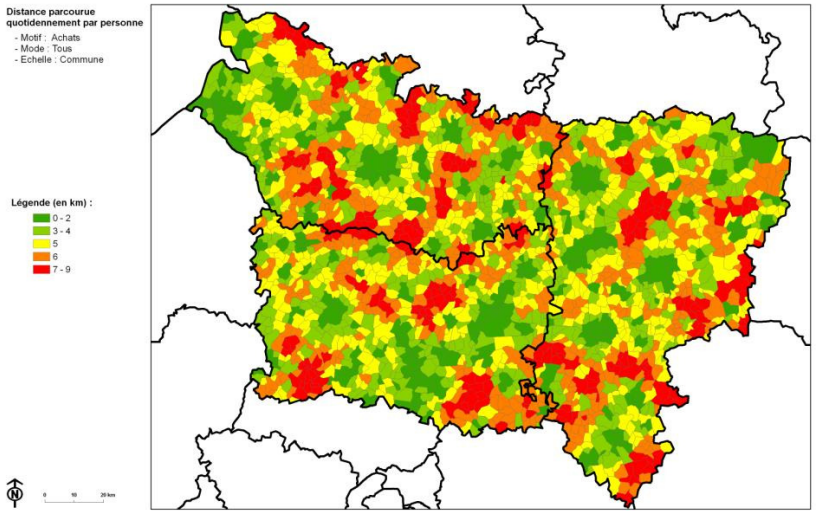


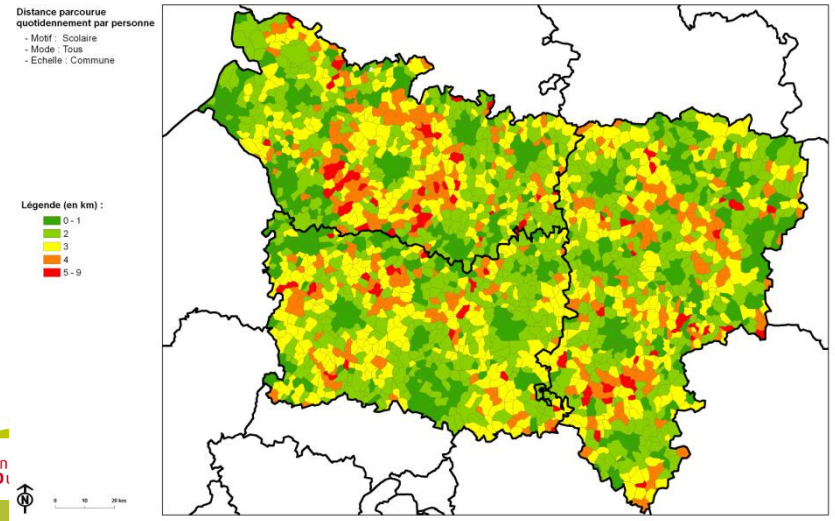
Diagnostic des mobilités picardes

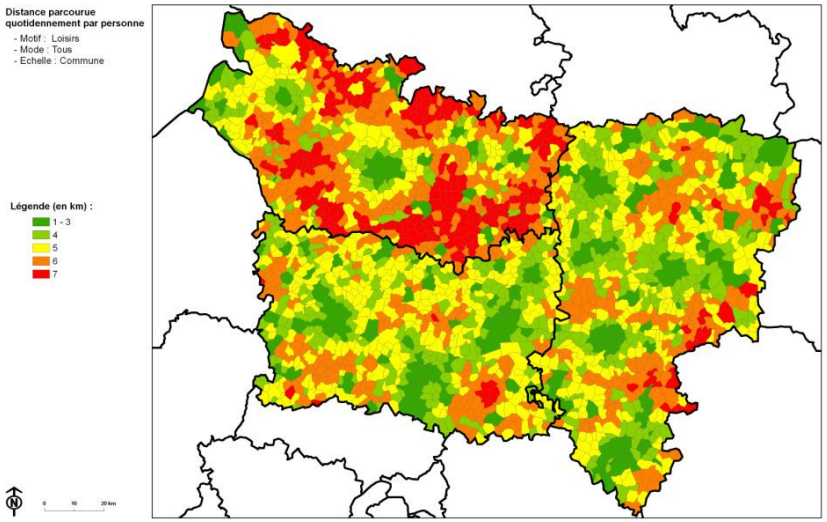
Capacité des populations à se déplacer

Distance parcourue quotidiennement par motif





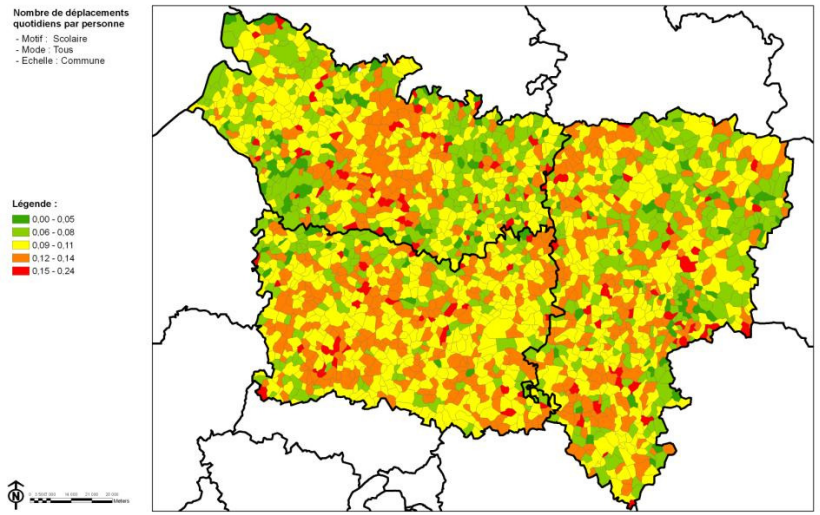


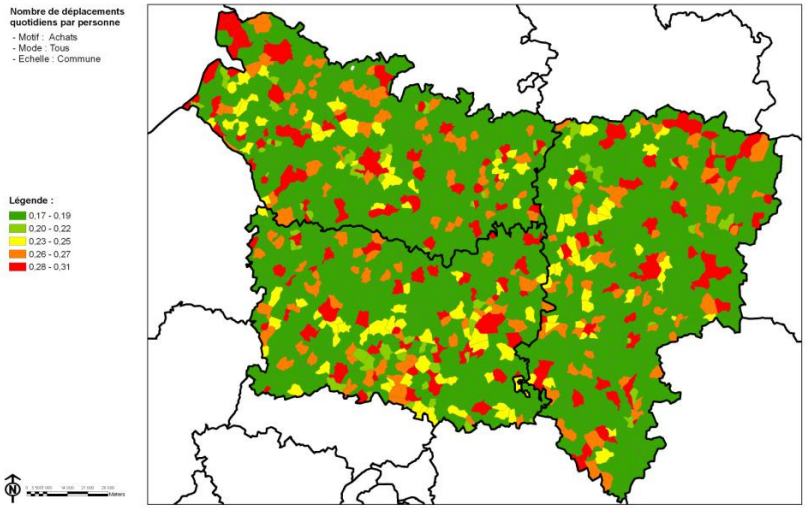


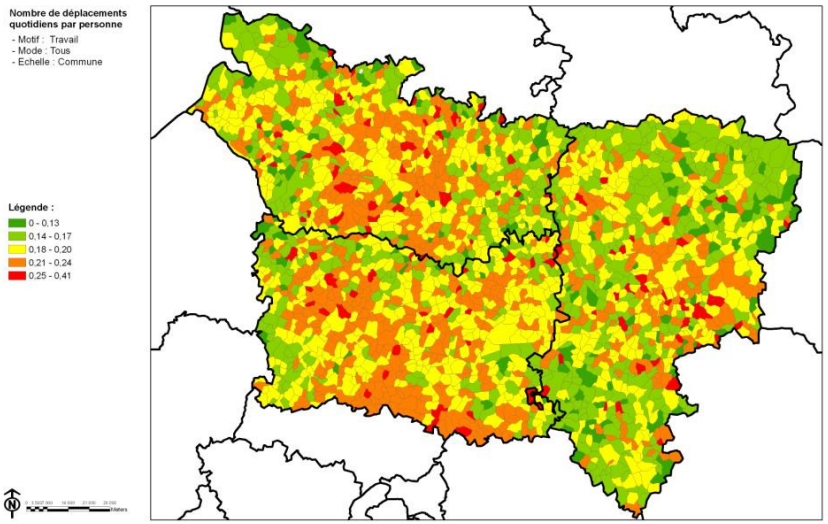
Diagnostic des mobilités picardes

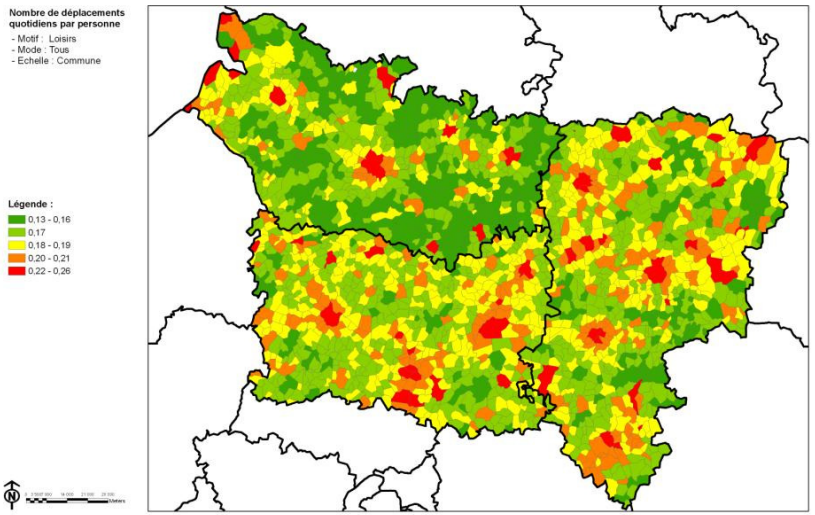
Capacité des populations à se déplacer

Nombre de déplacements quotidiens par motif

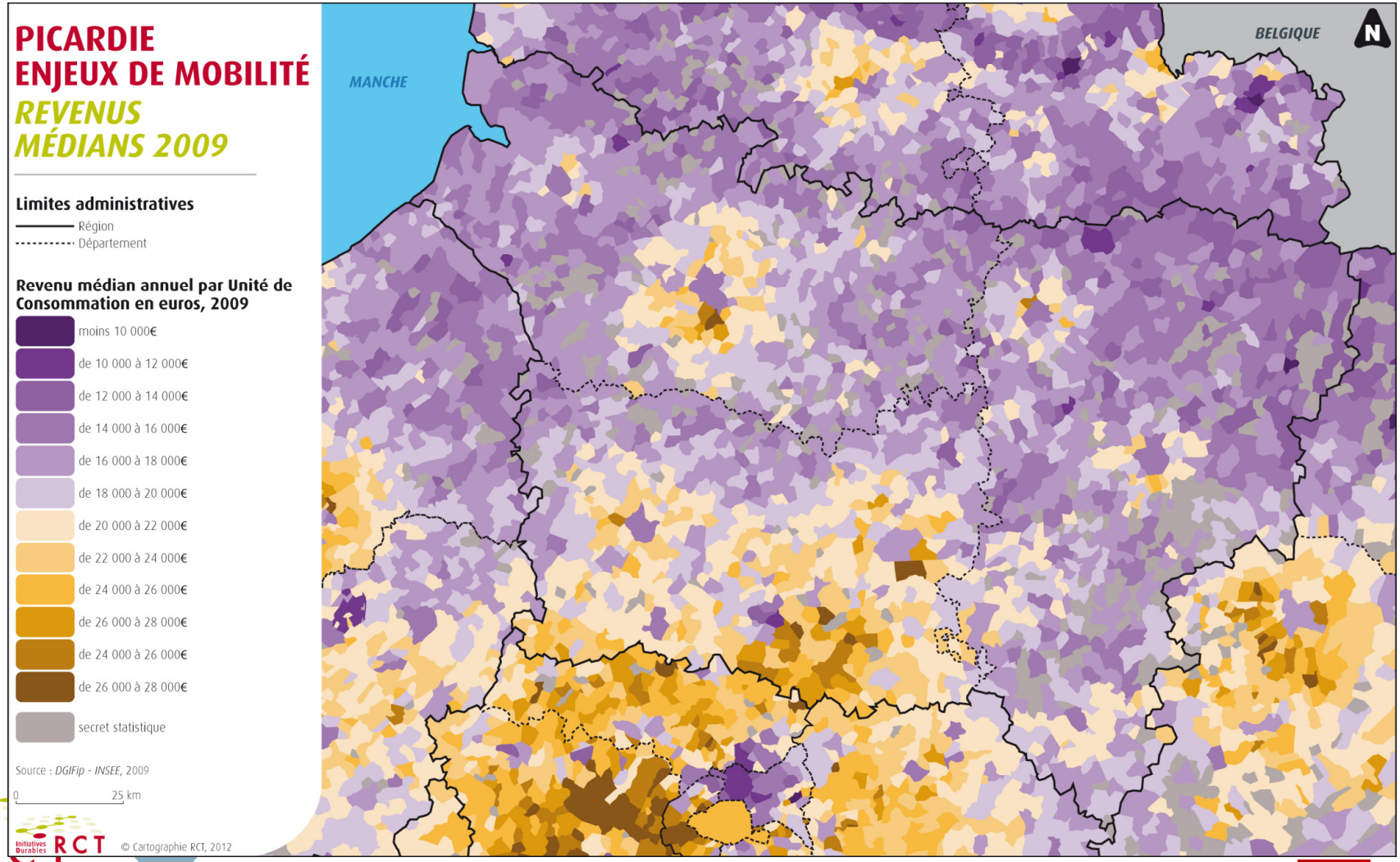






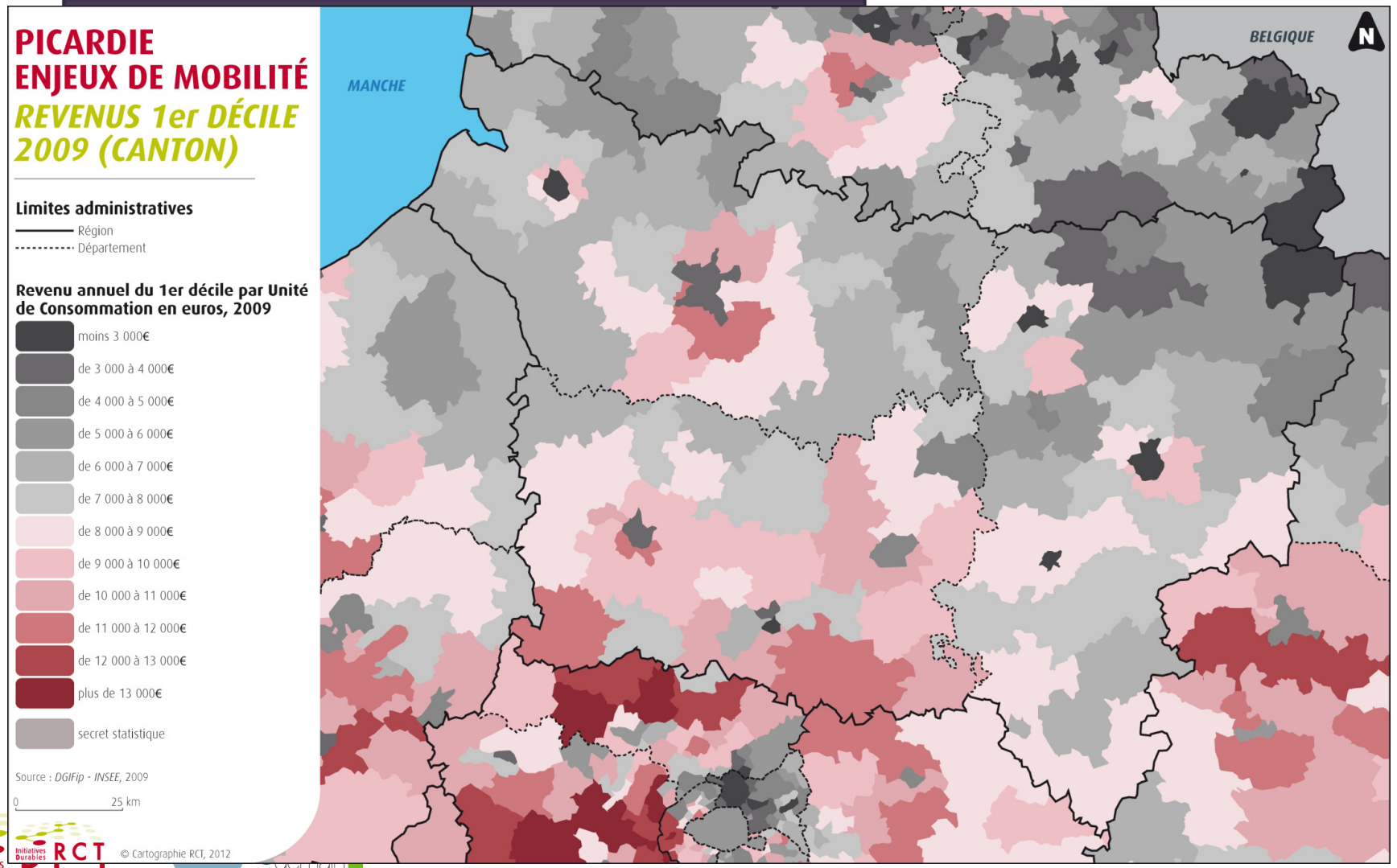


Capacité des populations à se déplacer



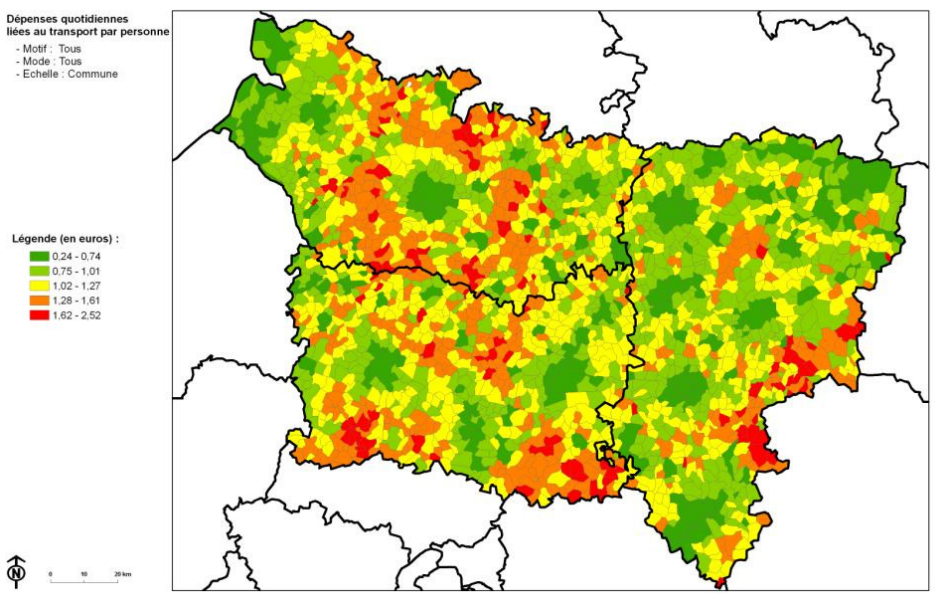
1 Diagnostic des mobilités picardes

Capacité des populations à se déplacer

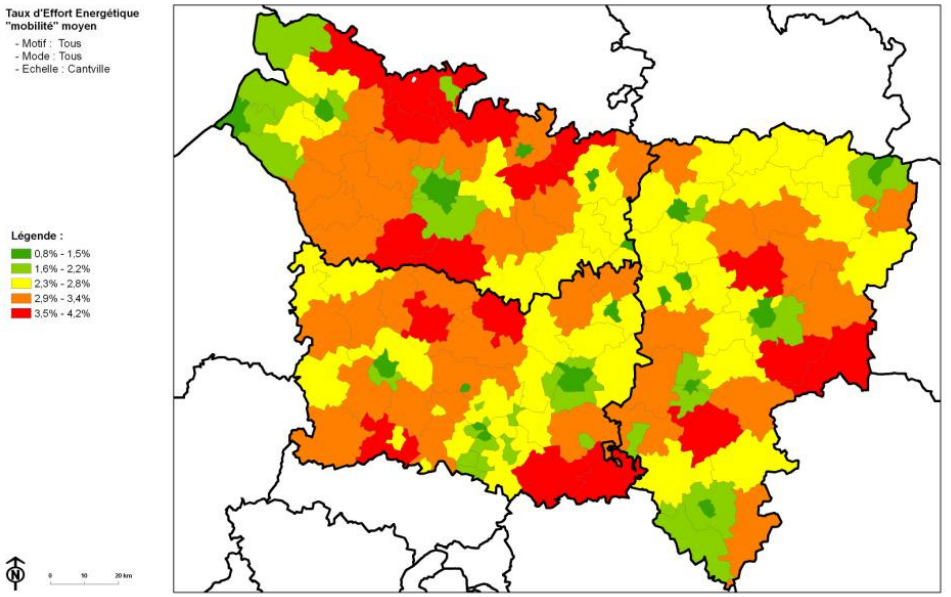


1 Diagnostic des mobilités picardes

Capacité des populations à se déplacer



Dépenses quotidiennes liées au transport[1] par personne (tous motifs confondus).



Taux d'effort énergétique « mobilité »[2] moyen.

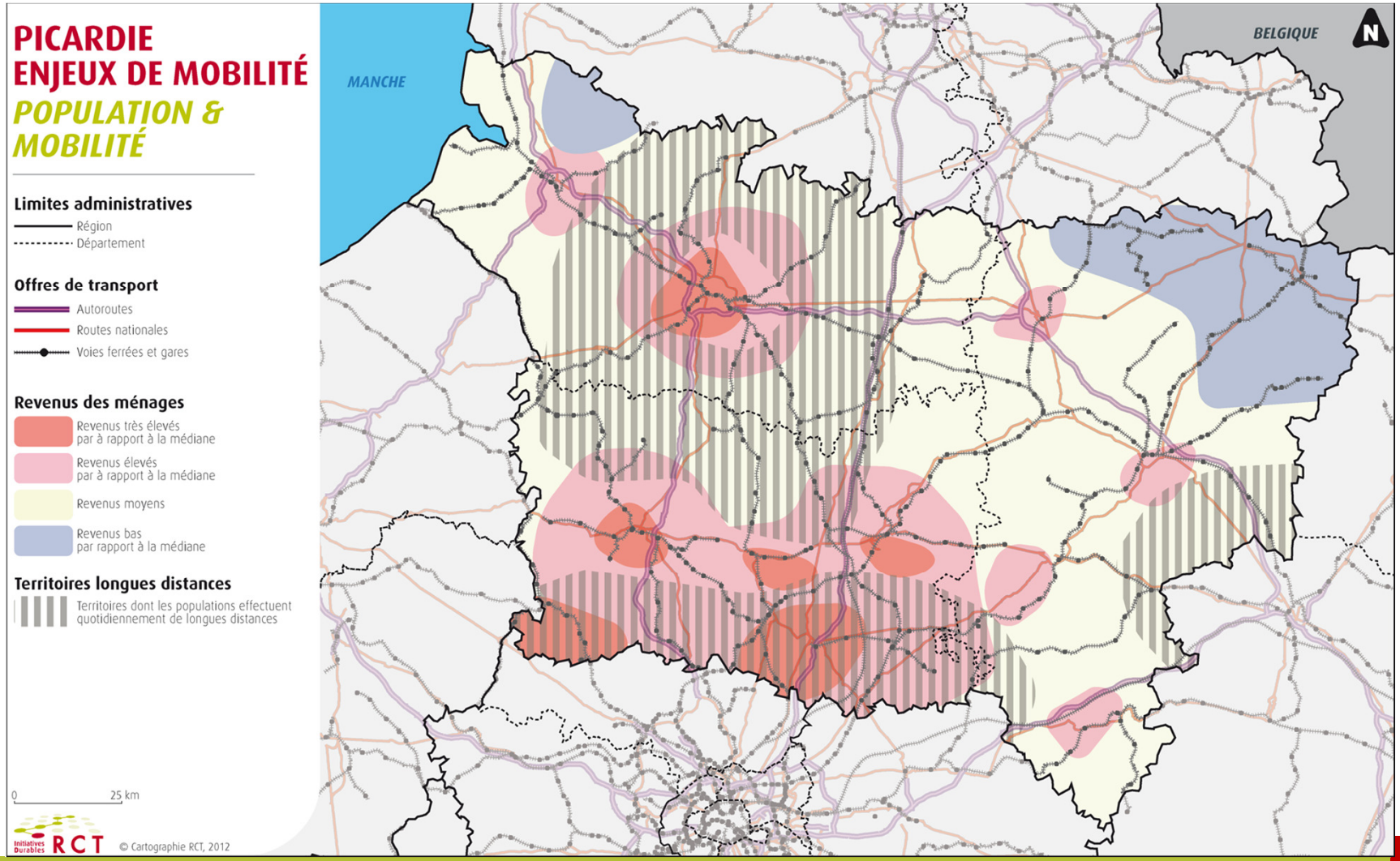
[1] Dépenses liées au carburant, aux péages et aux titres de transport collectif. Hors coût amortissement véhicule individuel.
[2] Dépenses liées au carburant rapportées au revenu mensuel.

Capacité des populations à se déplacer
Carte de synthèse

La carte qui suit constitue une synthèse des informations fournies précédemment et permet de représenter le rapport des populations à la mobilité sur le territoire picard des leurs habitudes de déplacements et de leur revenus.

1 Diagnostic des mobilités picardes

Capacité des populations à se déplacer
Carte de synthèse



Capacité des populations à se déplacer
Carte de synthèse

Cette troisième carte caractérise la capacité des populations à se déplacer.

Deux types d'informations sont représentés sur cette carte :

- Une typologie des territoires en fonction du **revenu médian** de la population :
  - Revenus très élevés par rapport à la médiane
  - Revenus élevés par rapport à la médiane
  - Revenus moyens
  - Revenus bas par rapport à la médiane

- La mise en évidence des territoires dont les populations effectuent quotidiennement de **longues distances de déplacements**

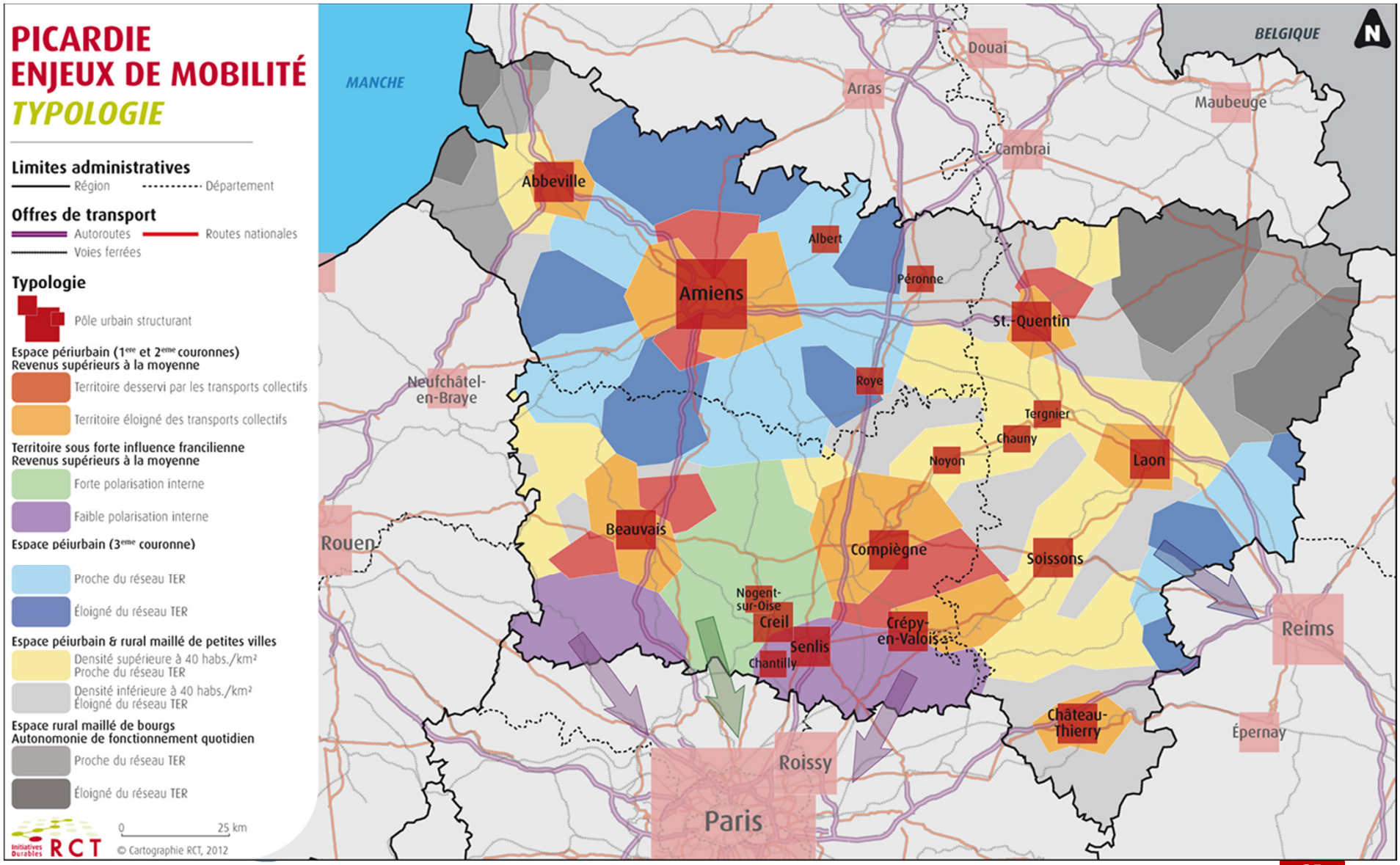
Le croisement de ces deux types de paramètres permet de mettre en évidence les territoires qui cumulent des bas revenus et de longues distances quotidiennes, ce qui augmente la vulnérabilité au phénomène de hausse des coûts énergétiques.

2 Typologie des territoires picards

A partir des synthèses précédentes, il s'agit de proposer une vision de synthèse des problématiques de mobilité en Picardie. Cela se traduit par une carte de typologie des territoires picards au regard des enjeux de mobilité.

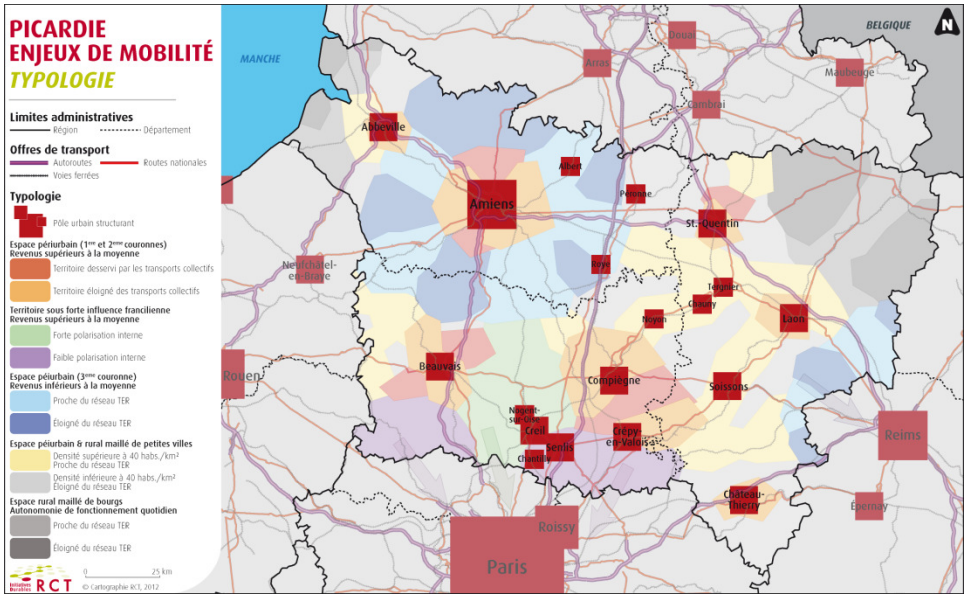
Cette typologie s'organise en six types d'espaces, correspondant chacun à des enjeux de mobilité spécifiques (distances, offre de transport en commun, fragilité des populations).

2 Typologie des territoires picards : méthodologie et premiers résultats



2 Typologie des territoires picards : méthodologie et premiers résultats

Catégorie « **pôle urbain structurant** »



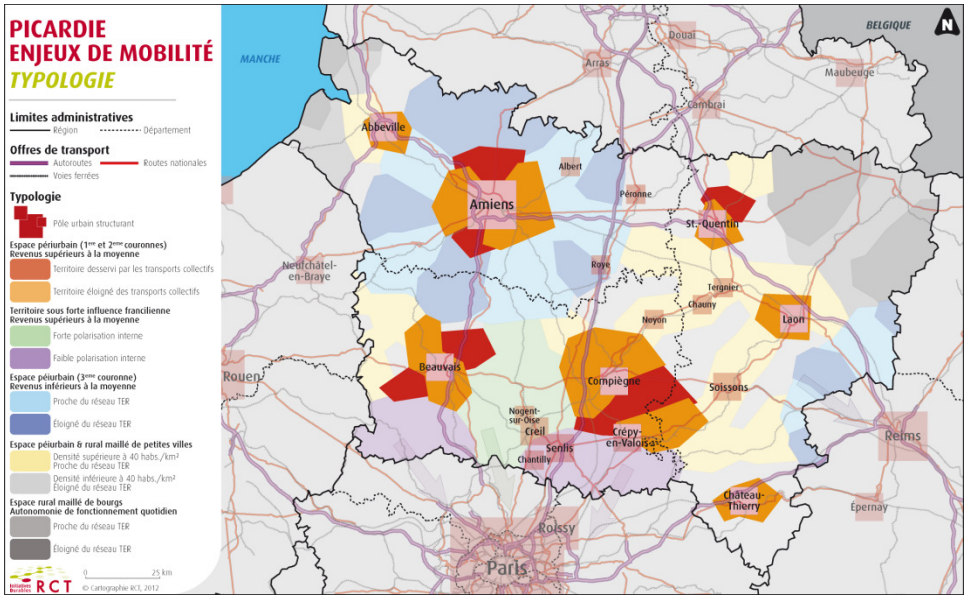
Indicateurs clés

Densité de population	1 278 habs / km2
Indice de jeunesse	1,3
Ratio emploi / actif	1,27
Part emploi tertiaire	80,8%
Part cadres résidents	14,2%
Part ménages sans voiture	26%
Part TC domicile travail	9%
Portée moyenne déplacement domicile travail	7,8km

Cette catégorie regroupe les centres des agglomérations et des pôles urbains de la région. Il s'agit de territoires disposant d'une forte densité de population, d'emplois et de services ; ainsi que d'une bonne desserte en transports collectifs.

2 Typologie des territoires picards : méthodologie et premiers résultats

Catégorie « **Espace périurbain 1ère / 2ème couronnes, population à revenus supérieurs à la moyenne** »



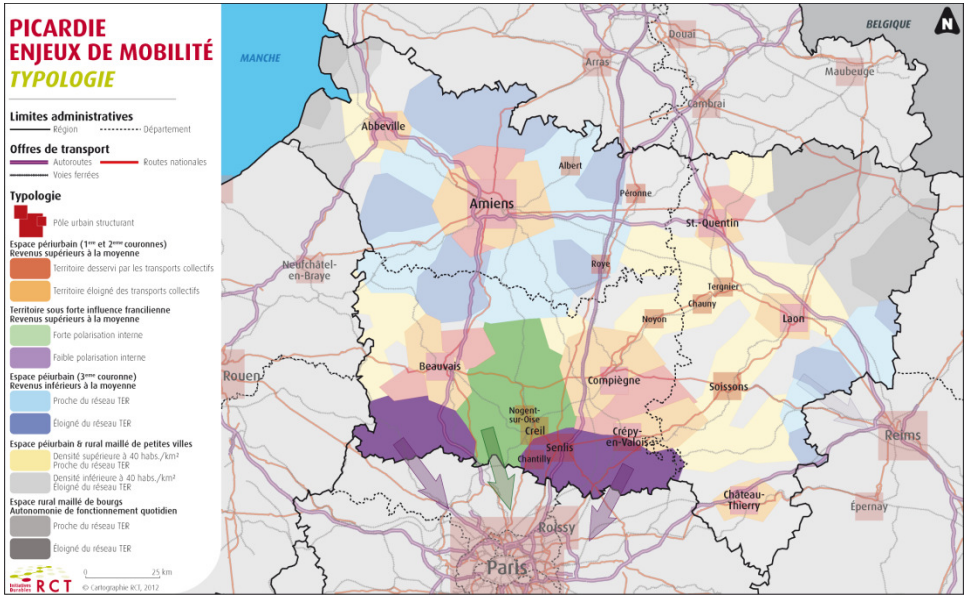
Indicateurs clés

	Proche TC	*Eloigné TC*
Densité de population	111 habs / km2	61
Indice de jeunesse	1,3	1,5
Ratio emploi / actif	0,64	0,34
Part emploi tertiaire	64,3%	57,3%
Part cadres résidents	12,1%	13,2%
Part ménages sans voiture	10,8%	7,9%
Part TC domicile travail	3%	1%
Portée moyenne déplacement domicile travail	12,2km	15,4km

Cette catégorie correspond aux périphéries de première et seconde couronnes des centres urbains. Leur ratio emploi / actif est nettement déficitaire et leur population plus jeune que la moyenne régionale.
Cette catégorie comporte deux sous-catégories : les secteurs situés proches des TC, et ceux qui en sont plus éloignés.

2 Typologie des territoires picards : méthodologie et premiers résultats

Catégorie « **Territoire sous forte influence francilienne, revenu supérieur à la moyenne** »



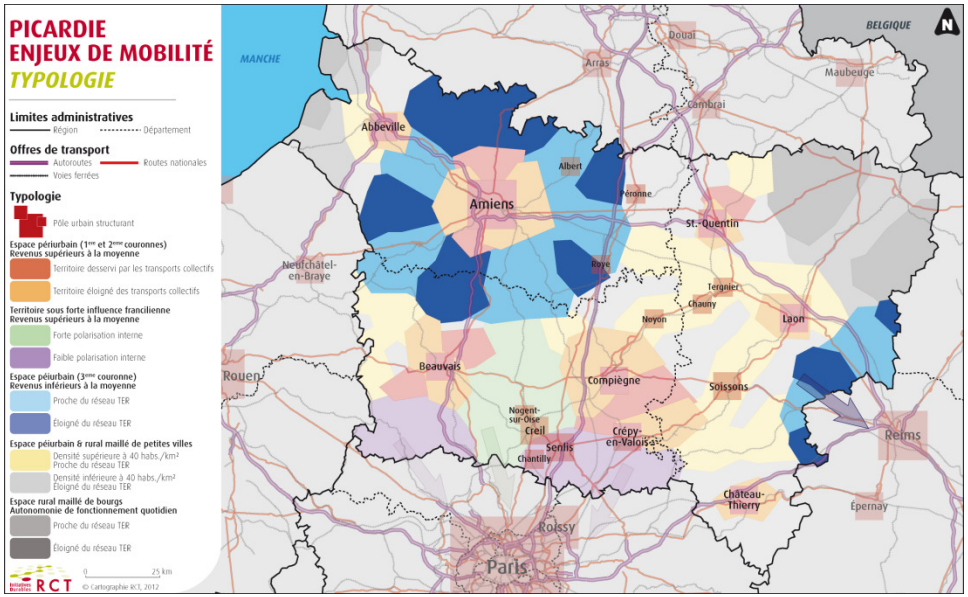
Indicateurs clés

	Forte polarisation	*Faible polarisation*
Densité de population	40 habs / km2	61
Indice de jeunesse	1	1,5
Ratio emploi / actif	0,71	0,34
Part emploi tertiaire	54,5%	57,3%
Part cadres résidents	5%	13,2%
Part ménages sans voiture	18,4%	7,9%
Part TC domicile travail	4%	1%
Portée moyenne déplacement domicile travail	13,2km	15,4km

Cette catégorie regroupe des territoires situés dans l'influence de la métropole francilienne.
Déficitaires en emplois et présentant une densité de population relativement faible, ces territoires sont majoritairement peuplés d'habitants dont les revenus sont supérieurs à la moyenne régionale.

2 Typologie des territoires picards : méthodologie et premiers résultats

Catégorie « **Espace périurbain de troisième couronne**»



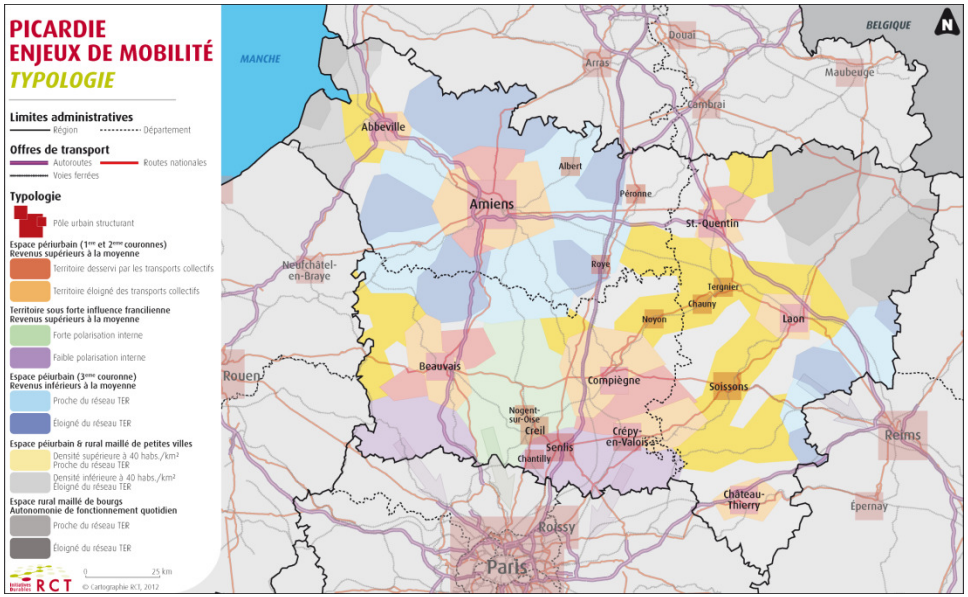
Indicateurs clés

	Proche TER	*Eloigné TER*
Densité de population	81 habs / km2	51
Indice de jeunesse	1,7	1,3
Ratio emploi / actif	0,52	0,64
Part emploi tertiaire	62,7%	55,2%
Part cadres résidents	15,4%	7,7%
Part ménages sans voiture	9,5%	13,9%
Part TC domicile travail	2%	1%
Portée moyenne déplacement domicile travail	17km	18,6km

Cette catégorie regroupe des territoires périurbains éloignés des centres, dont les populations effectuent quotidiennement de longues distances de déplacement.
La dépendance à l'automobile est très forte dans les deux catégories de cette classe (les territoires proches et les territoires éloignés de l'offre TER).

2 Typologie des territoires picards : méthodologie et premiers résultats

Catégorie « **Espace périurbain / rural maillé de petites villes** »



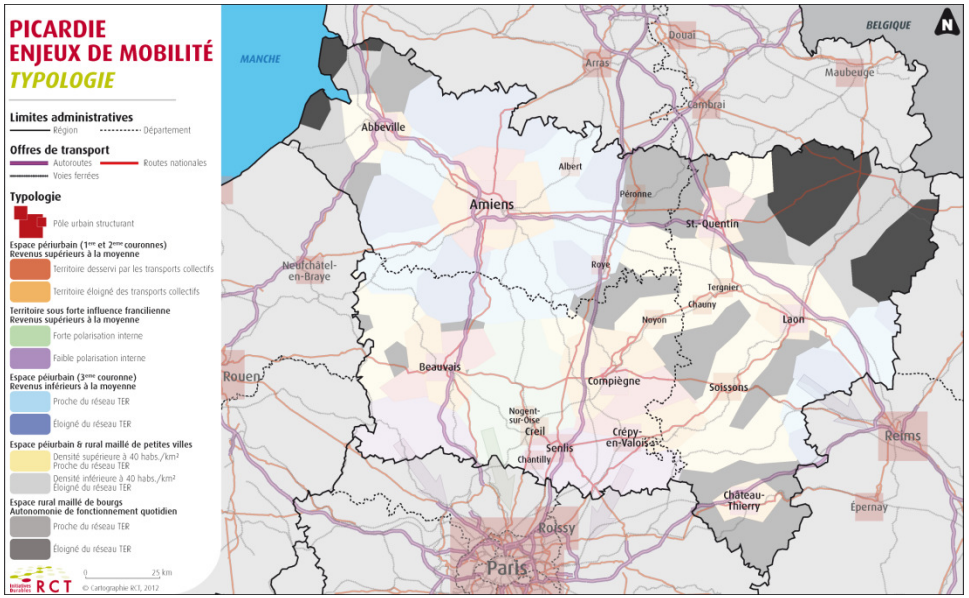
Indicateurs clés

	Proche TER	*Eloigné TER*
Densité de population	204 habs / km2	42
Indice de jeunesse	1,6	1,2
Ratio emploi / actif	0,59	0,52
Part emploi tertiaire	66,8%	59,2%
Part cadres résidents	11,8%	7,2%
Part ménages sans voiture	12,2%	14,5%
Part TC domicile travail	2%	1%
Portée moyenne déplacement domicile travail	13,6km	15,1km

Cette classe regroupe des territoires à dominante rurale, maillés par de petites villes. Deux sous catégories dans cette classe : les territoires proches des lignes TER (dont la densité de population est de 200 habitants au km2), et ceux plus éloignés, dont la densité est nettement plus faible (40 habitants / km2).

2 Typologie des territoires picards : méthodologie et premiers résultats

Catégorie « **Espace rural maillé de bourgs, forte autonomie dans le fonctionnement quotidien** »



Indicateurs clés

	Proche TER	*Eloigné TER*
Densité de population	67 habs / km2	46
Indice de jeunesse	1,3	1,2
Ratio emploi / actif	0,56	0,50
Part emploi tertiaire	57,4%	51,6%
Part cadres résidents	7,3%	7%
Part ménages sans voiture	14%	12,8%
Part TC domicile travail	1%	1%
Portée moyenne déplacement domicile travail	9,3m	11,8km

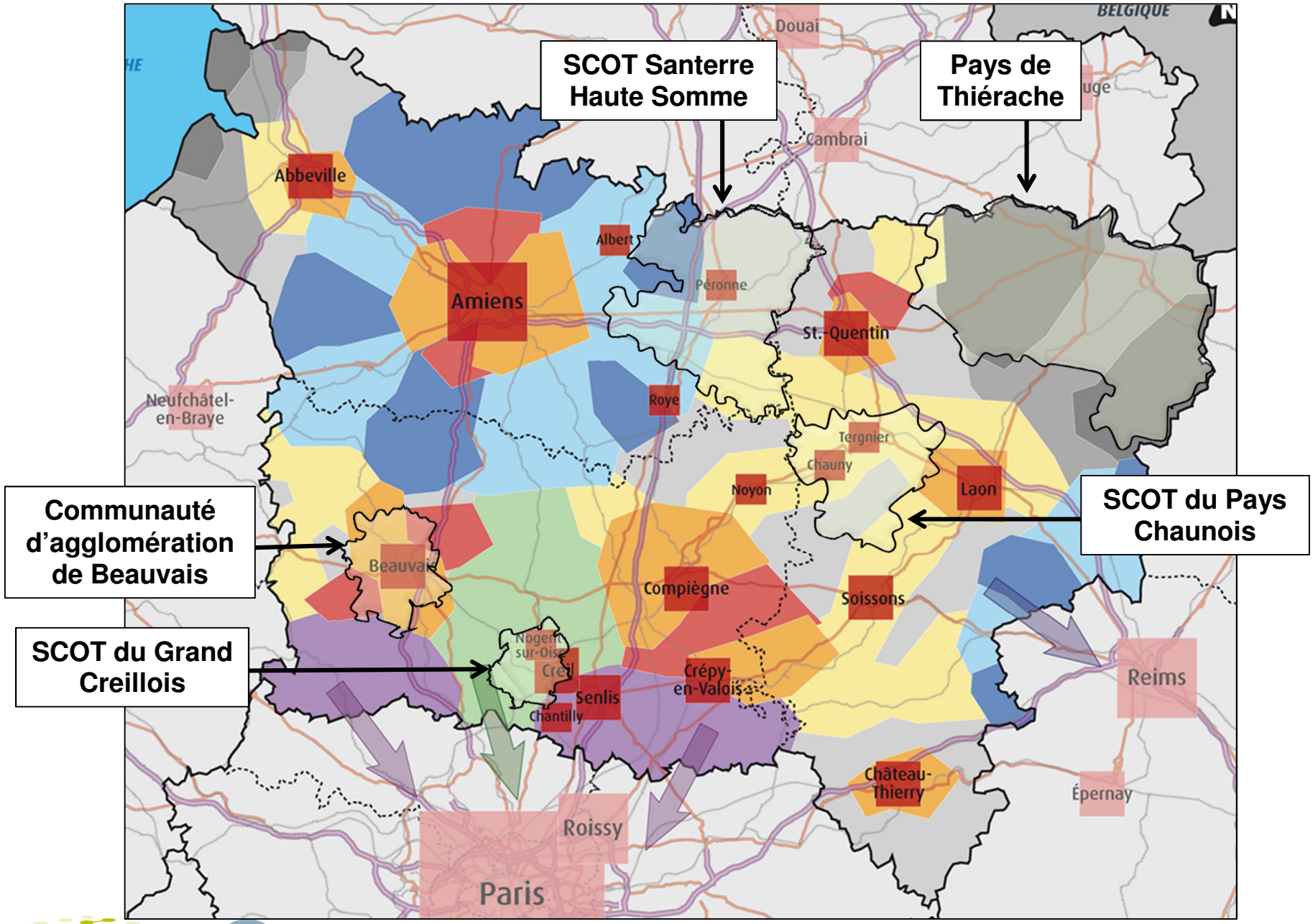
Cette dernière catégorie représente des territoire ruraux éloignés de l'influence urbaine, dont la densité de population est nettement inférieure à la moyenne régionale.

2 Typologie des territoires picards : méthodologie et premiers résultats

Sur cette base, le Comité de pilotage a décidé de retenir cinq territoires représentatifs de cette typologie :

- SCOT Santerre Haute Somme
- Pays de Thiérache
- SCOT du Grand Creillois
- SCOT de Chauny-Tergnier
- Communauté d'agglomération de Beauvais

L'analyse des problématiques de mobilité de ces territoires, ainsi que de leur sensibilité à des scénarios de rupture, permettra de préparer la phase de préconisations.


SCOT Santerre Haute Somme
Pays de Thiérache
Communauté d'agglomération de Beauvais
SCOT du Pays Chaunois
SCOT du Grand Creillois
BELGIQUE
Douai
Cambrai
Abbeville
Albert
Amiens
Péronne
St.-Quentin
Roye
Neufchâtel-en-Braye
Tergnier
Chauny
Noyon
Laon
Beauvais
Compiègne
Soissons
Nogent-sur-Oise
Creil
Senlis
Chantilly
Crépy-en-Valois
Reims
Château-Thierry
Épernay
Roissy
Paris

2 Typologie des territoires picards : méthodologie et premiers résultats

Quelques indicateurs clés sur les 5 territoires

		Population	Densité	Indice de jeunesse[1]	Emplois	Actifs	Nombre d'emplois par actifs	Part des ménages sans voiture	Part des ménages avec deux voitures
		stock	hab/km²	ratio	stock	stock	ratio	part	part
		2008	2008	2008	2008	2008	2008	2008	2008
1	Santerre Haute Somme	57 612	63,5	1,09	22 883	25 432	0,90	16,5	34,9
2	Pays de Thiérache	74 455	45,2	1,09	23 567	30 983	0,76	20,0	29,6
3	Grand Creillois	90 341	89,7	1,97	36 477	40 987	0,89	22,9	26,2
4	SCOT Chaunois	65 979	114,1	1,16	19 235	28 002	0,69	18,8	32,6
5	CA Beauvais	79 303	258,7	1,38	45 320	37 558	1,21	19,2	30,1

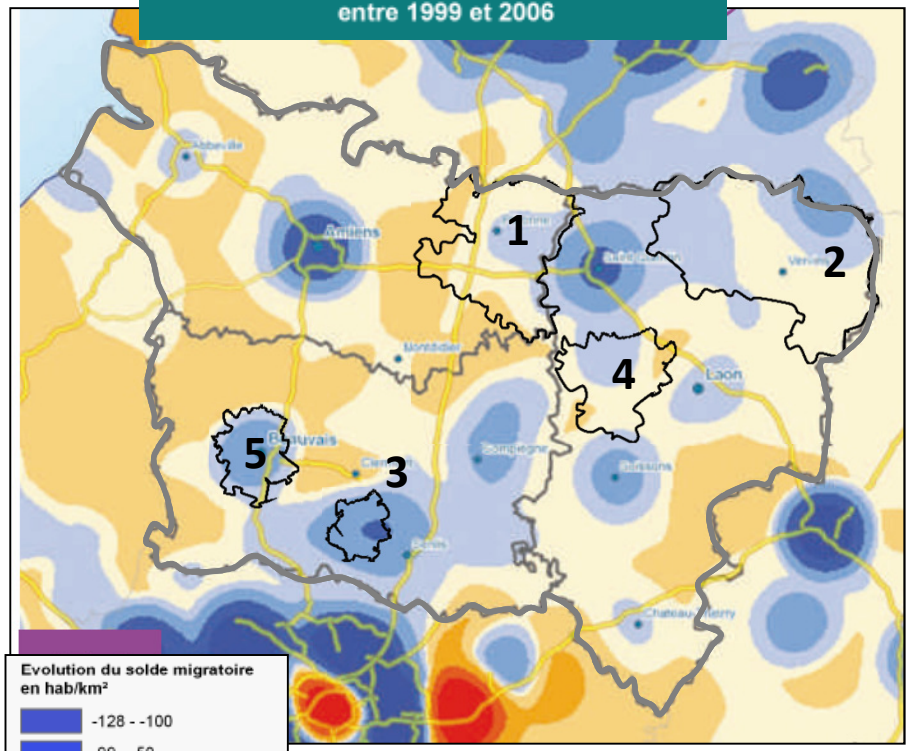
[1] Indice de jeunesse : nombre de moins de 20 ans rapporté aux plus de 60 ans.

Source : INSEE, RGP 2008.

2 Typologie des territoires picards : méthodologie et premiers résultats

5 territoires aux dynamiques socio-économiques contrastées

Evolution de la densité du solde migratoire entre 1999 et 2006

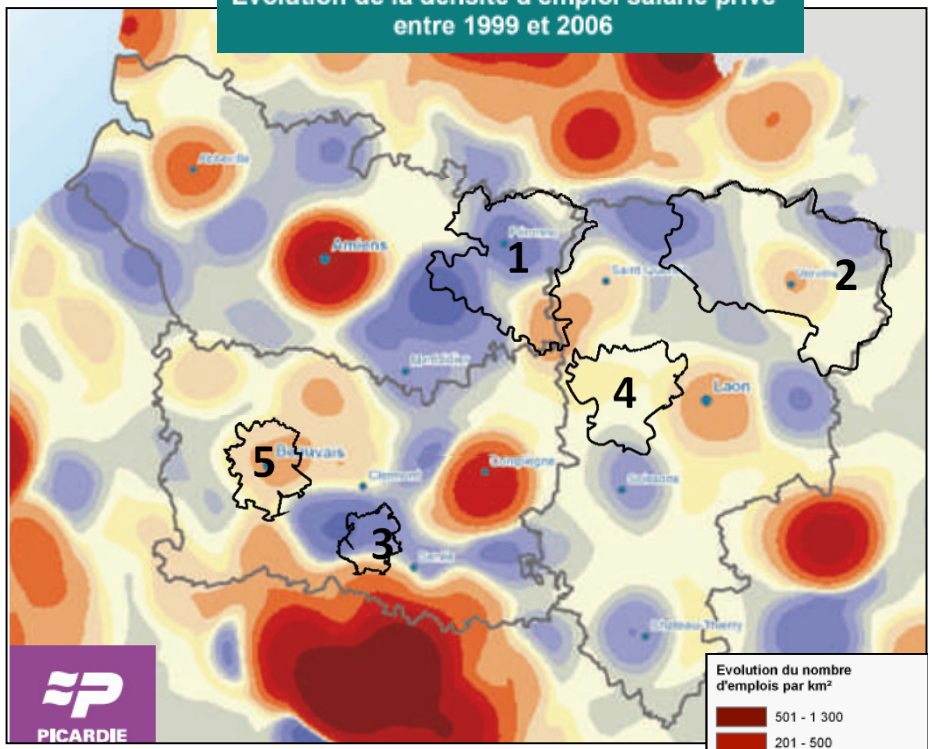


Evolution du solde migratoire en hab/km²

- -128 - -100
- -99 - -50
- -49 - -30
- -29 - -15
- -14 - -5
- -4 - -1
- 0 - 1
- 2 - 5
- 6 - 15
- 16 - 30
- 31 - 100

Sources : INSEE RP 2006, IGN GeoFla
Réalisation : Conseil Régional de Picardie, n°2781, le 27/01/2009

Evolution de la densité d'emploi salarié privé entre 1999 et 2006



Evolution du nombre d'emplois par km²

- 501 - 1 300
- 201 - 500
- 101 - 200
- 51 - 100
- 21 - 50
- 11 - 20
- 6 - 10
- 1 - 5
- -4 - 0
- -9 - -5
- -19 - -10
- -49 - -20
- -99 - -50
- -160 - -100

Sources : UNEDIC 2008, IGN GeoFla
Réalisation : Conseil Régional de Picardie, n°2782, le 04/02/2009

1. Pays Santerre Haute Somme
2. Pays de Thiérache
3. SCOT du Grand Creillois
4. SCOT du Pays Chaunois
5. CA de Beauvais

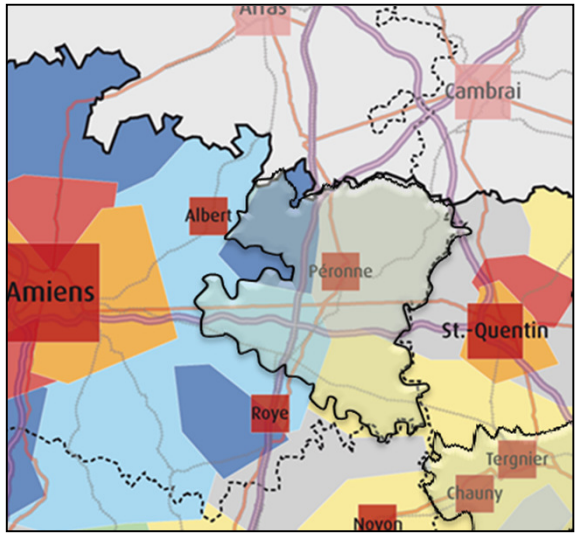
énergies demain

3 Analyse des territoires représentatifs

Chacun des cinq territoires représentatifs fait ensuite l'objet d'une analyse permettant de mettre en évidence leurs problématiques spécifiques de mobilité.

3 Analyse des territoires représentatifs

1- SCOT Santerre Haute Somme

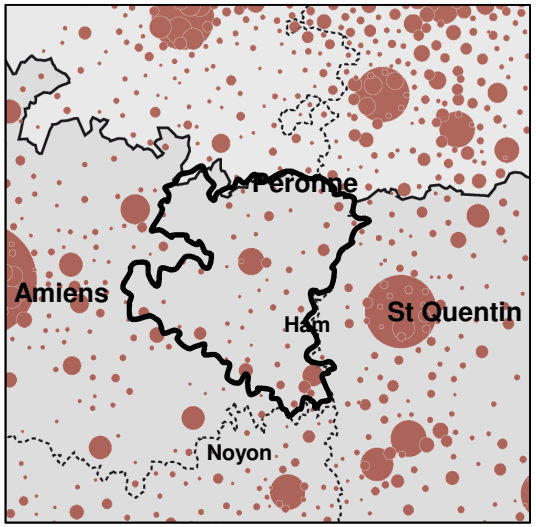


Le SCOT Santerre Haute Somme est un territoire rural traversé par des infrastructures d'envergure régionale voire nationale, proche d'agglomérations plus importantes.

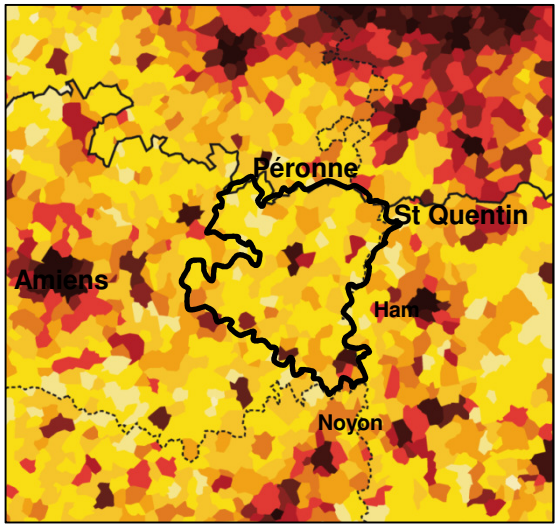
Quelle sera sa capacité à être demain davantage qu'un territoire de passage ?

3 Analyse des territoires représentatifs: *SCOT Santerre Haute Somme*

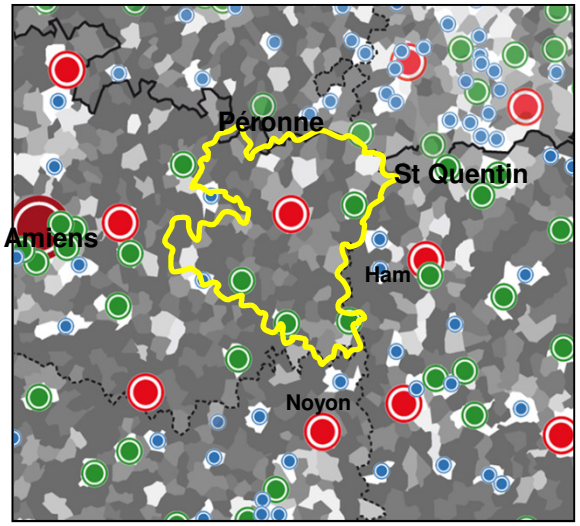
Population



Densité de population



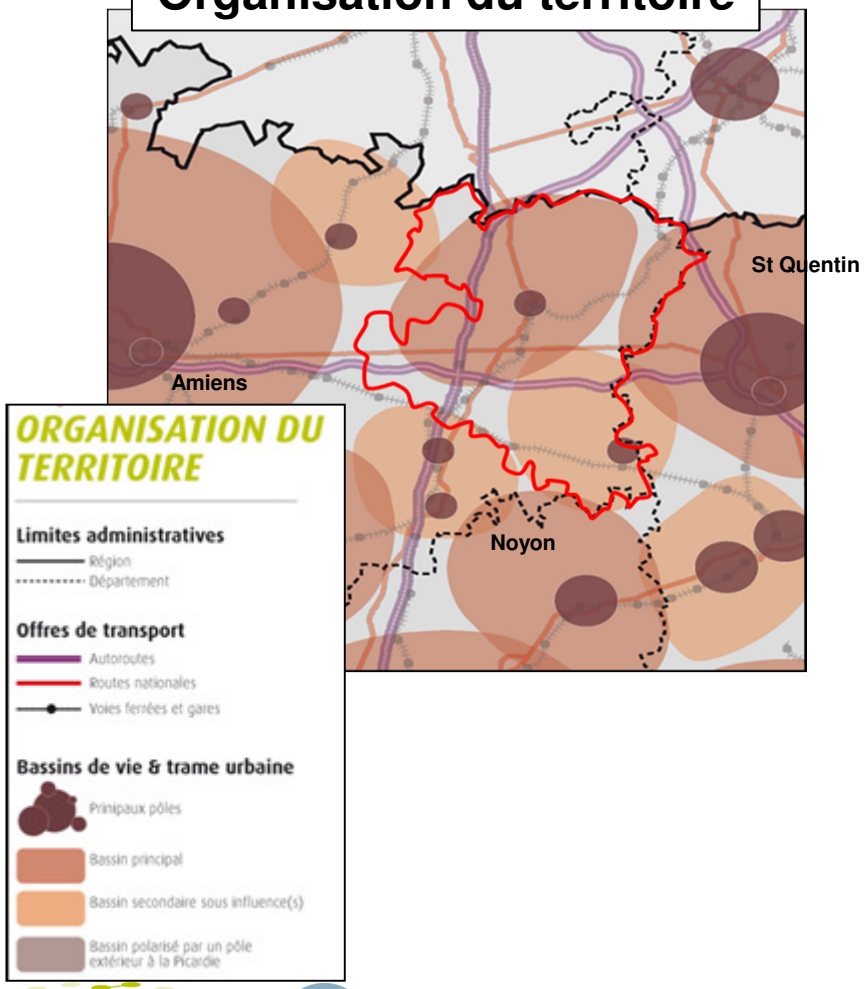
Offre de services



Un territoire à dominante rurale, polarisé par Péronne, avec une dynamique socio-économique peu positive.

3 Analyse des territoires représentatifs: *SCOT Santerre Haute Somme*

Organisation du territoire



Le territoire est à dominante rurale (63 habitants / km2).

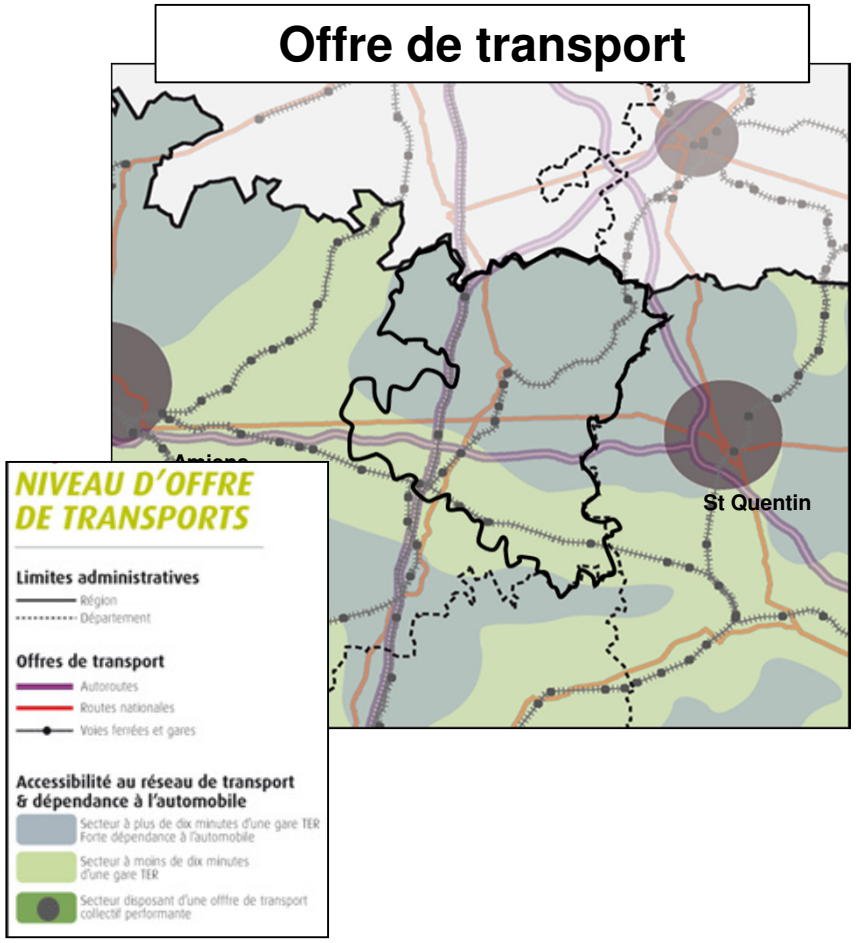
Un tissu économique dominé par l'industrie et l'agriculture, faiblesse de l'activité tertiaire, mais un recul très net de l'emploi industriel. Potentiel de valorisation des ressources végétales non alimentaires.

Polarisation forte du cœur du territoire par Péronne.

Franges rurales moins polarisées, soumises à influences extérieures.

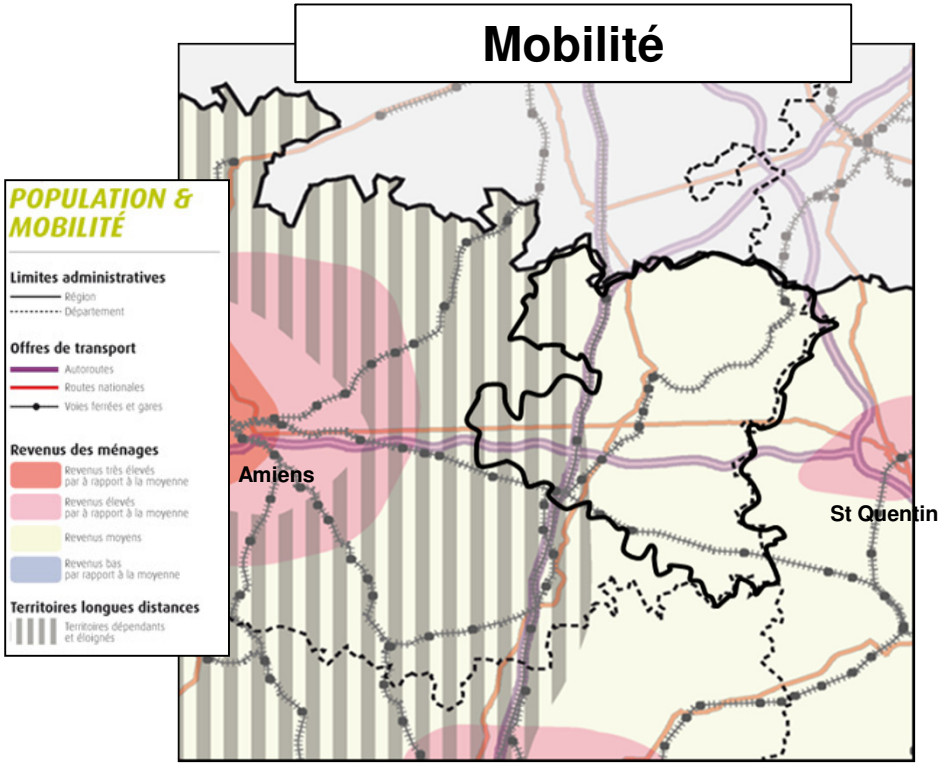
3 Analyse des territoires représentatifs: *SCOT Santerre Haute Somme*

Offre de transport



- Un territoire traversé par des infrastructures d'envergure régionale / nationale (LGV, autoroute, canal Seine Nord Europe en projet), peu de liens avec l'organisation des mobilités locales
- Faiblesse de la desserte en transports collectifs. Pas de correspondance prévue entre la gare TGV et la ligne TER Amiens – St Quentin.
- L'essentiel du territoire situé à plus de 10 minutes de l'offre TER.

3 Analyse des territoires représentatifs: *SCOT Santerre Haute Somme*

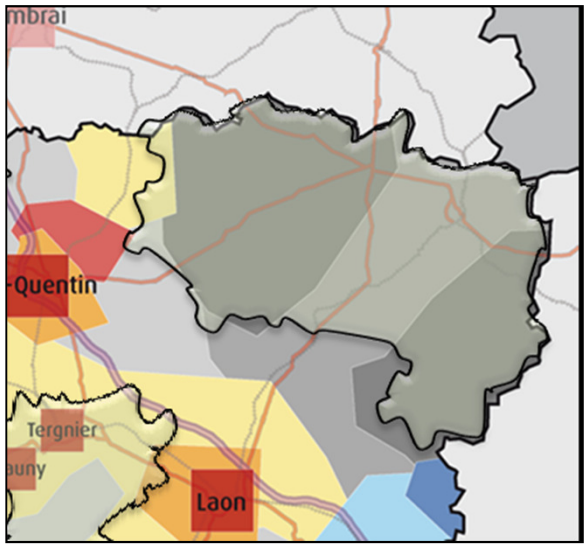


- Une forte dépendance à l'automobile, des populations vulnérables et sensibles à l'évolution des coûts de l'énergie
- Le projet du territoire : trouver un nouveau souffle grâce au canal Seine-Nord Europe.

Une situation paradoxale : un territoire rural très bien maillé par des infrastructures de haut niveau, mais une offre locale de mobilité qui reste modeste. Les populations restent largement dépendantes de l'usage de l'automobile, avec des situations de précarité déjà observées.

3 Analyse des territoires représentatifs: *Pays de Thiérache*

2- Pays de Thiérache

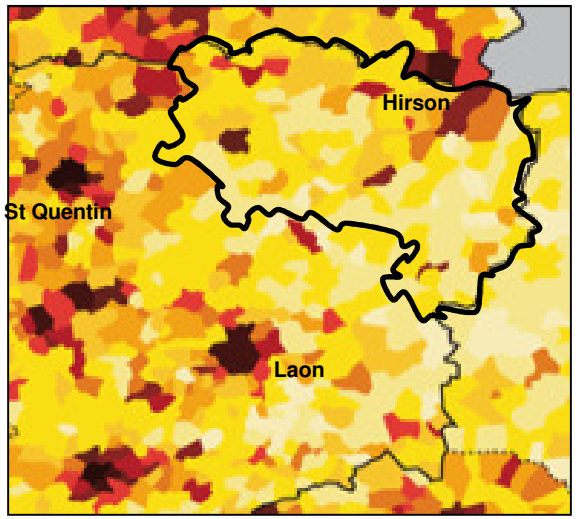


Le Pays de Thiérache est un territoire rural éloigné de l'influence urbaine, aux indicateurs socio-économiques préoccupants.

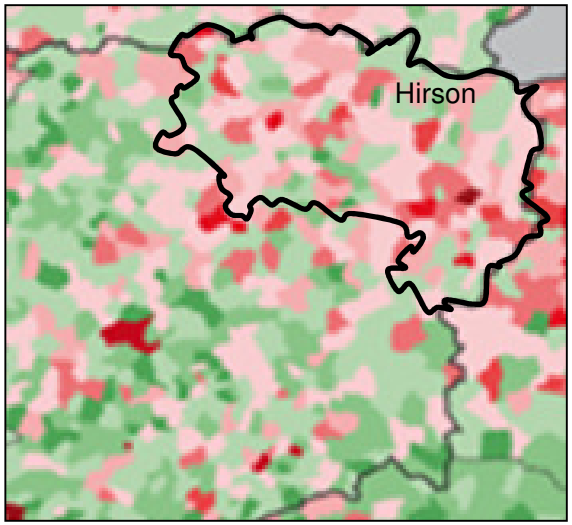
Peut-on considérer qu'il s'agit d'un territoire déjà adapté, en termes de mobilité, à une situation de crise durable ?

3 Analyse des territoires représentatifs: *Pays de Thiérache*

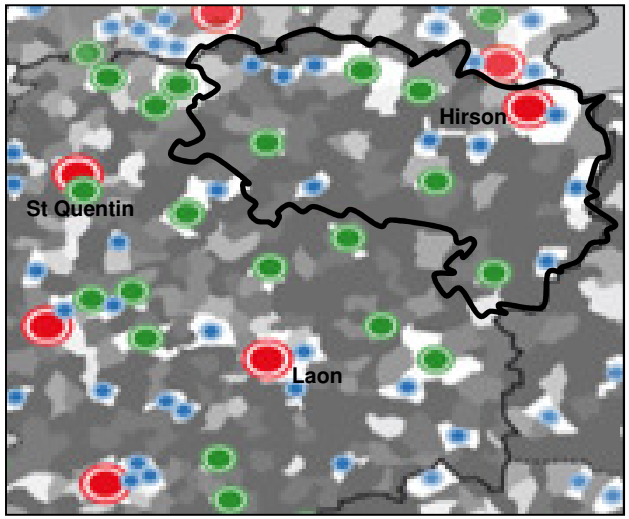
Densité de population



Vieillissement



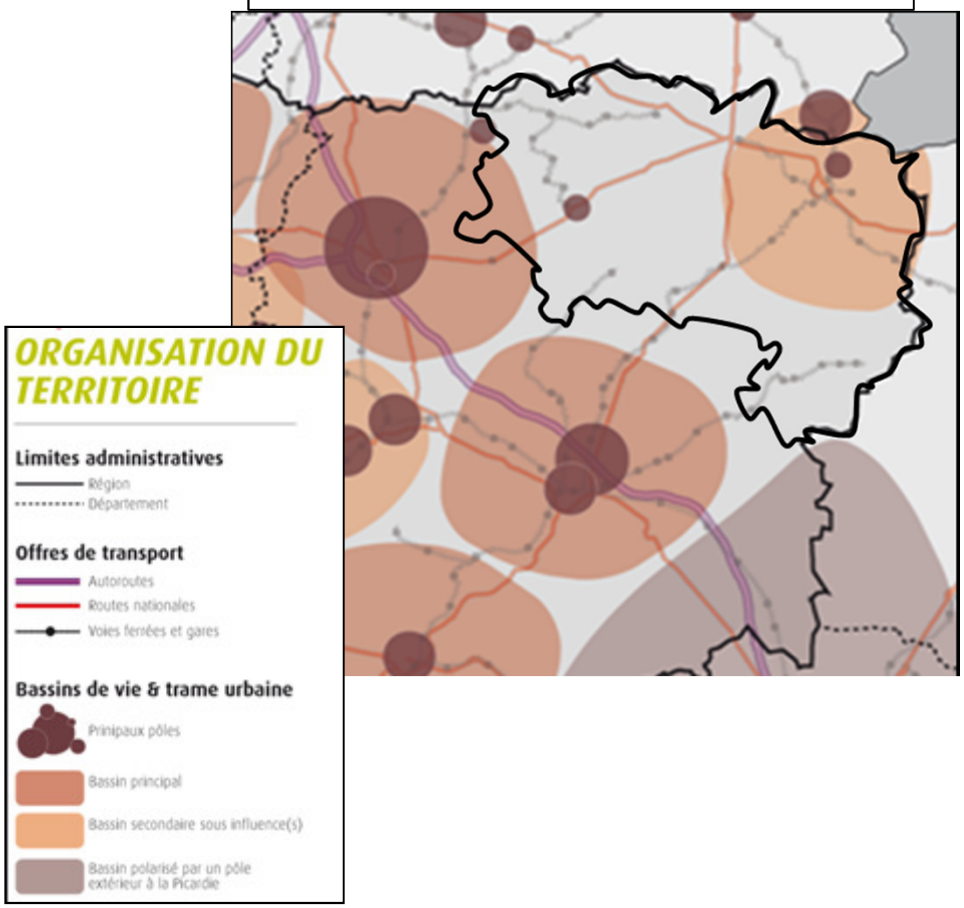
Offre de services



- Un territoire rural éloigné de l'influence urbaine, maillé de petites villes et de bourgs
- Une forte proportion de personnes âgées et une tendance au départ des 20-30 ans du territoire.

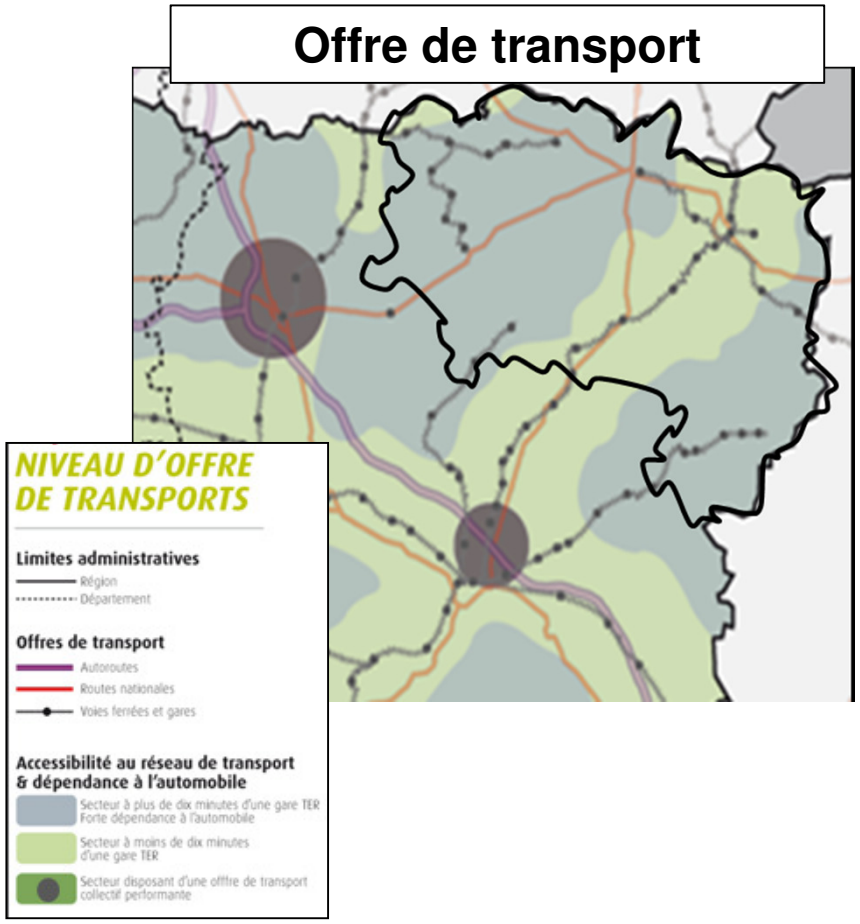
3 Analyse des territoires représentatifs: *Pays de Thiérache*

Organisation du territoire



- Un tissu industriel diffus encore important, malgré des années de crise composé à la fois d'importantes structures agro-alimentaires stables et de petits établissements en récession durement impactés par la crise de 2008.
- Un territoire structurellement fragile (désindustrialisation, absence de pôle urbain, faiblesse du secteur tertiaire), durement touché par la crise de 2008-2009.

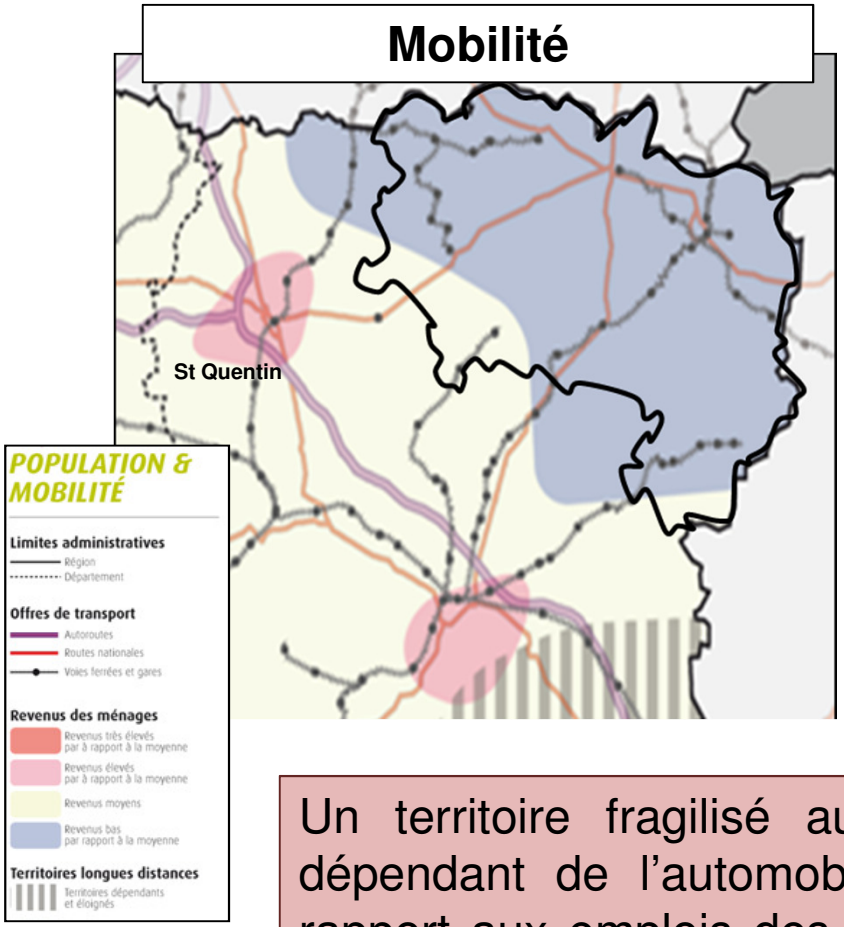
3 Analyse des territoires représentatifs: *Pays de Thiérache*



- Un territoire au carrefour de l'Europe mais contourné par les principaux axes de communication.
- Un territoire maillé par un réseau routier secondaire dense qui relie les pôles extérieurs et les principaux bourgs et cantons du pays.
- Des transports collectifs inadaptés aux besoins de la population rurale (faiblesse du maillage TER, insuffisance des liaisons transversales, horaires calées sur les rythmes scolaires), ce qui explique leur faible utilisation (1% de part modale pour le domicile - travail).

3 Analyse des territoires représentatifs: *Pays de Thiérache*

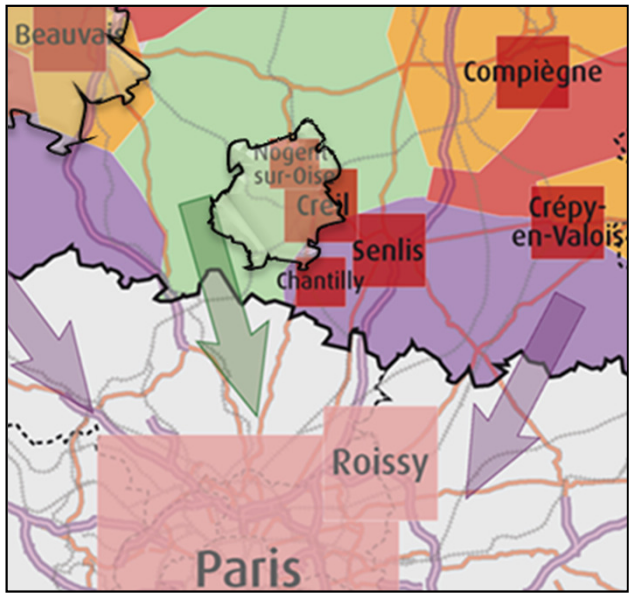
Mobilité



- Des problématiques sociales préoccupantes : recul de l'emploi, départ des 20-30 ans, vieillissement, précarité
- Des pratiques de la mobilité spécifiques d'un territoire rural (dépendance à l'automobile, distances quotidiennes dans la moyenne régionale, forte pratique de la marche à pied)

Un territoire fragilisé au plan économique et social, et largement dépendant de l'automobile… mais plus autonome que d'autres par rapport aux emplois des agglomérations. Une situation de vulnérabilité moindre dans l'hypothèse d'une crise énergétique ?

3- SCOT du Grand Creillois

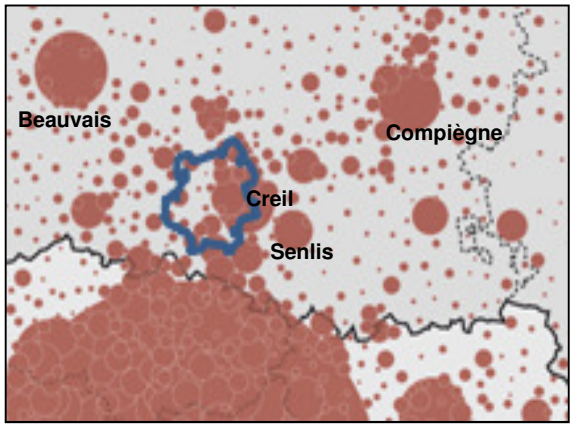


Le territoire du Grand Creillois apparaît comme un pôle industriel du nord francilien en phase de reconversion, confronté à une dissociation croissante entre ses emplois, ses actifs et ses résidents.

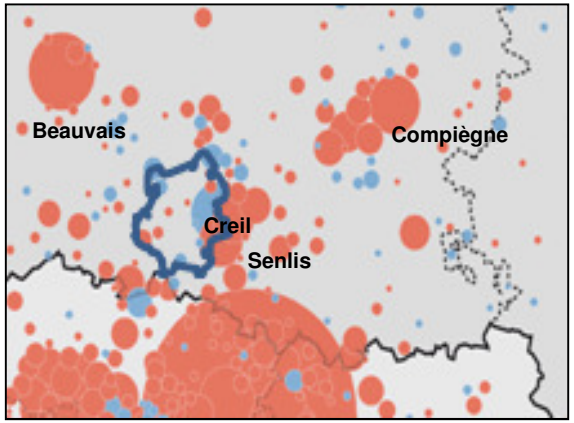
Quelles forces et quelles vulnérabilités de ce territoire au regard de la problématique de mobilité ?

3 Analyse des territoires représentatifs: *SCOT du Grand Creillois*

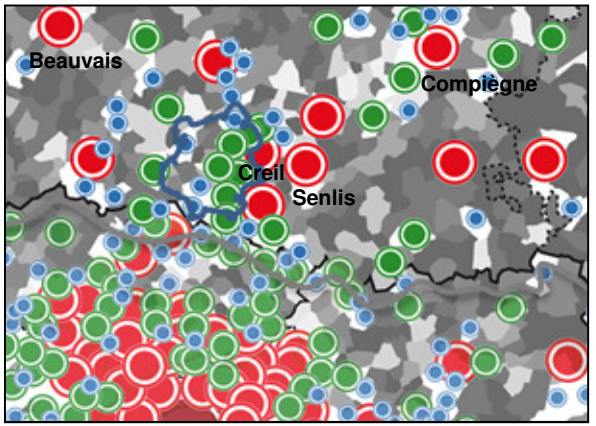
Population



Emploi



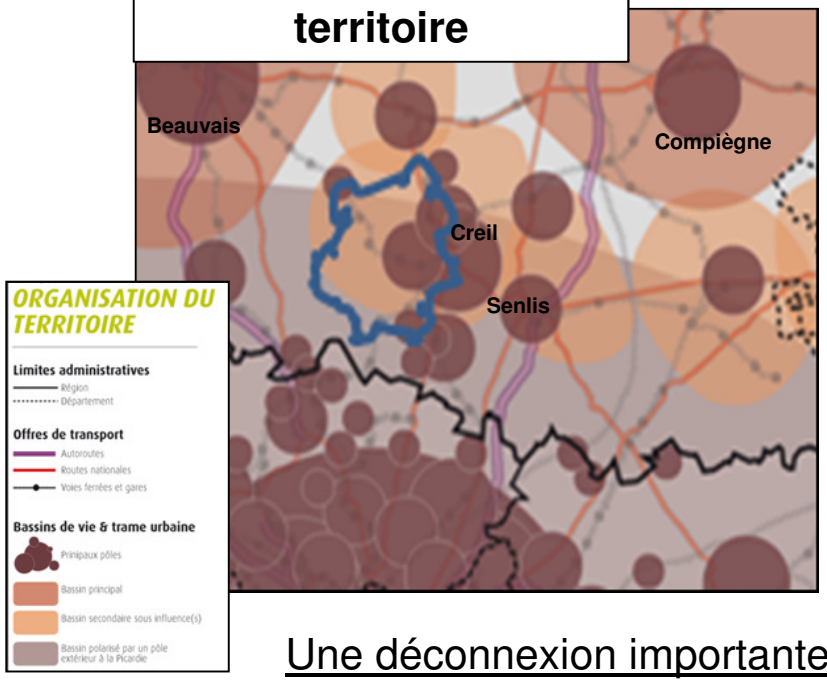
Offre de services



- Un des principaux pôles d'emploi de la région avec 35 600 emplois en 2009.
- Un territoire qui s'est largement construit en lien avec l'Ile-de-France (accessibilité, peuplement, activité industrielle)

3 Analyse des territoires représentatifs: *SCOT du Grand Creillois*

Organisation du territoire



- Une phase de reconversion industrielle / tertiarisation, et de décalage croissant entre emplois et actifs résidants
- Tissu économique varié, mais un affaiblissement récent avec le déclin des grandes industries. Le développement du secteur tertiaire, avec notamment un tissu dense de PME, permet de compenser le recul de l'industrie.
- Un bassin d'emploi qui s'inscrit dans un territoire plus large (nord francilien, influences croisées avec les villes voisines : Chantilly, Senlis).

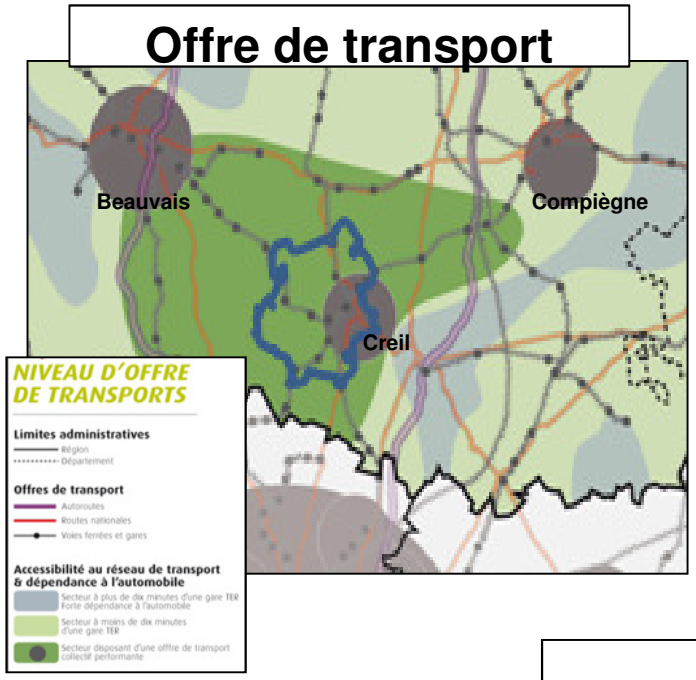
<u>Une déconnexion importante entre :</u>

Une forte dynamique de reconversion économique, et un déficit important d'attractivité résidentielle,

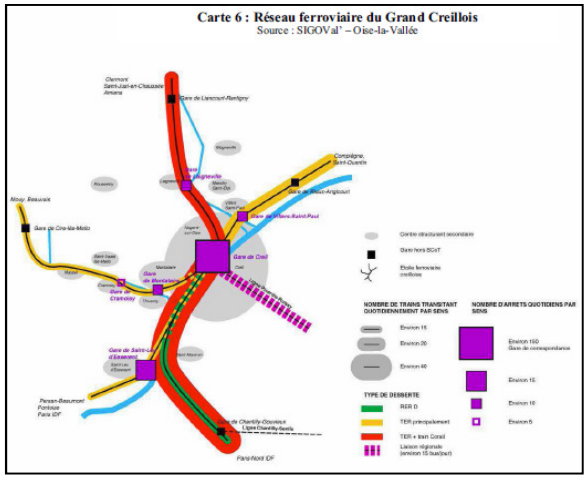
Un décalage qui se retrouve dans l'organisation de l'emploi :

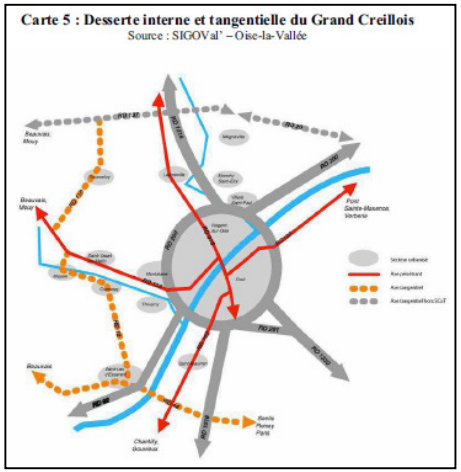
- les emplois de cadres et de professions intermédiaires sont occupés pour plus de la moitié par des non-résidents...
- …tandis que la population résidente est largement spécialisée dans les emplois industriels, peu qualifiée, avec un taux de chômage élevé (18%).

3 Analyse des territoires représentatifs: *SCOT du Grand Creillois*



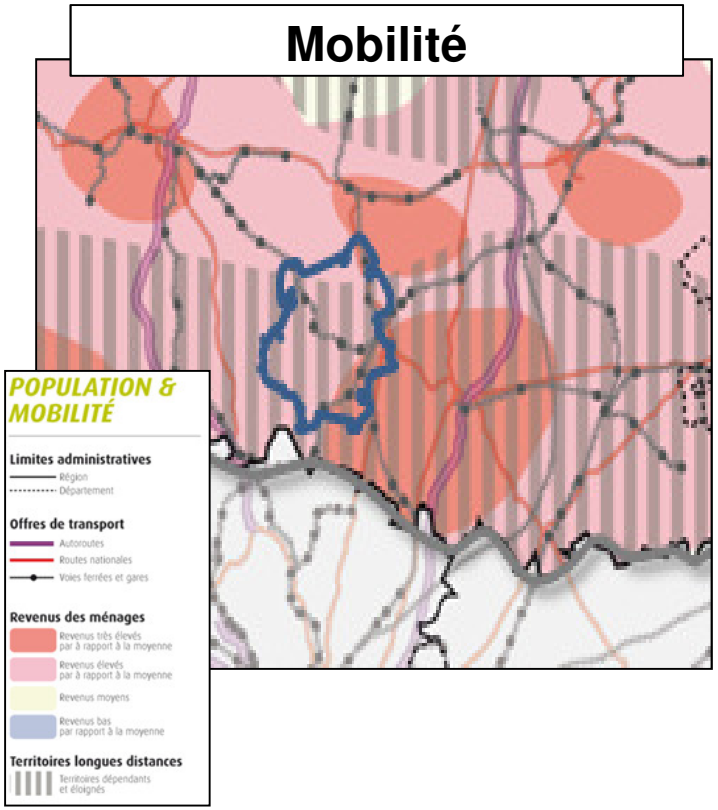
- Un territoire qui bénéficie d'une excellente desserte externe, qu'elle soit routière ou ferroviaire (60 A/R quotidiens entre Paris et Creil).
- Une desserte interne nettement moins performante (liaisons tangentielles, franchissement de l'Oise, liaisons TC à l'échelle du bassin de vie).
- Une offre de transport collectif puissante mais tournée vers l'Ile de France, faiblesse de l'offre en faveur des mobilités locales





3 Analyse des territoires représentatifs: *SCOT du Grand Creillois*

Mobilité



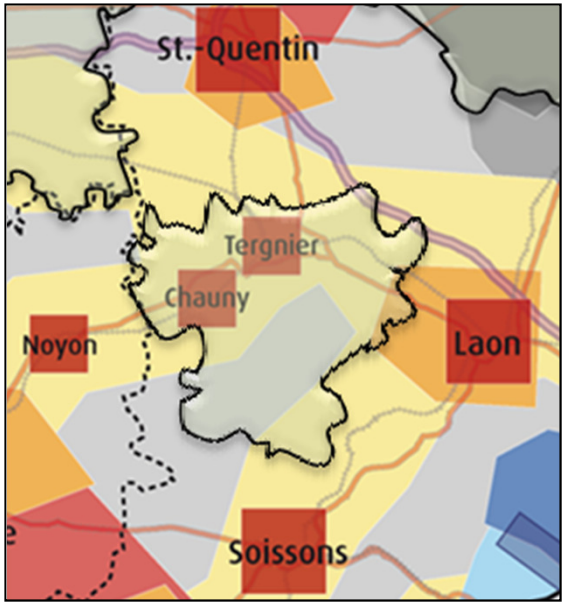
La population apparaît relativement vulnérable sur le plan de la mobilité :

- Les revenus inférieurs à la moyenne départementale.
- La faiblesse de l'offre de transport collectif pour les échanges locaux
- Fort taux de ménages motorisés et recours important à la voiture individuelle (68% des trajet domicile-travail sont effectués en véhicule individuel).
- Ménages périurbains dont la part de la dépense énergétique est sensiblement supérieure à la moyenne du territoire.

Forte influence d'autres territoires et déconnexion entre fonction économique et fonction résidentielle (50% des salariés quittent le territoire pour travailler et 49% y entrent, notamment des cadres et chefs d'entreprise).

Le territoire bénéficie de la proximité de l'Ile-de-France et d'une offre en transports collectifs nord-sud de qualité. En revanche, les déplacements quotidiens sont de plus en plus longs et les déplacements est-ouest difficiles en transport collectif.

4- SCOT du Pays Chaunois



Le SCOT du Pays Chaunois est un territoire rural maillé de petites villes, confronté à l'influence périurbaine et à la tertiarisation.

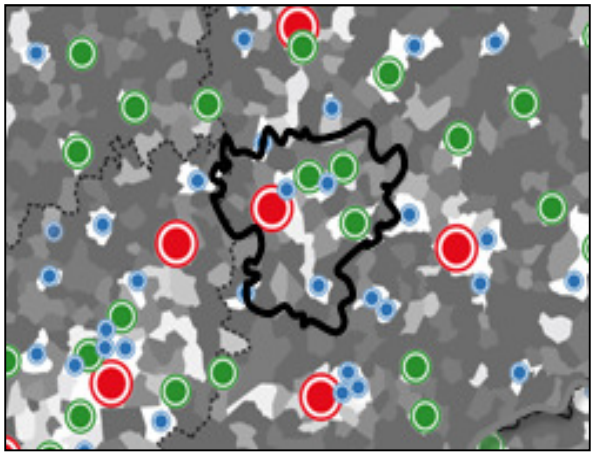
Quel sera son modèle territorial demain, pour quelle organisation des mobilités ?

3 Analyse des territoires représentatifs: *SCOT du Pays Chaunois*

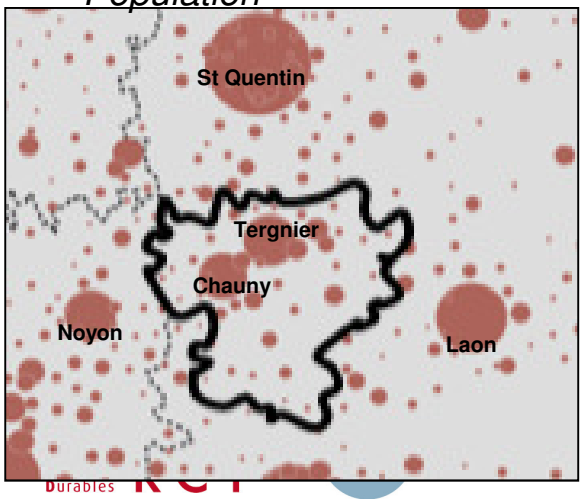
Une offre de services répartie sur plusieurs pôles maillant le territoire.

Quasi absence des services sur les communes rurales.

Offre de service

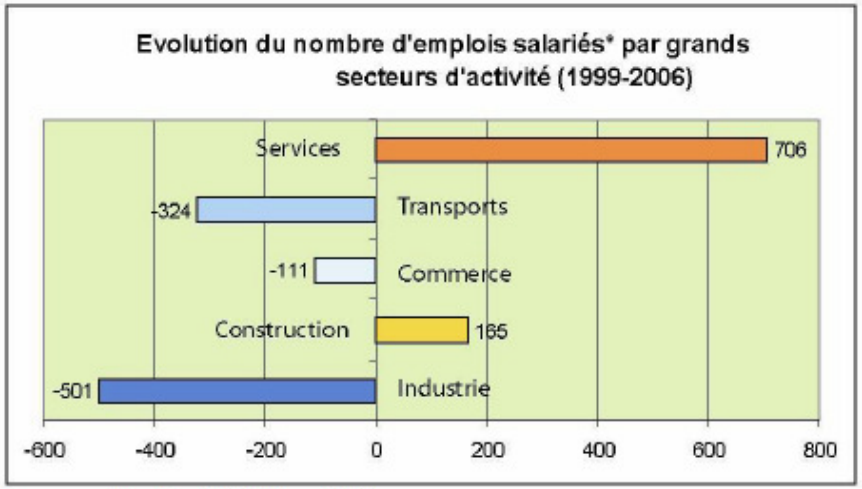


Population



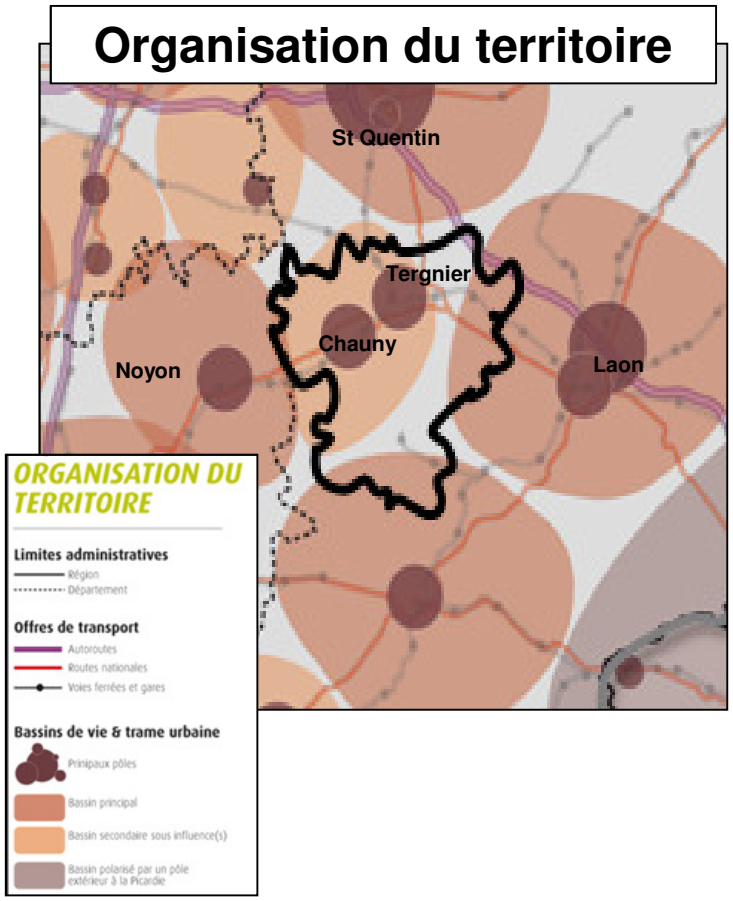
Une offre d'emplois concentrée sur trois pôles (Chauny, Tergnier, La Fère), mais un marché de l'emploi fragilisé:

- Importance de l'emploi industriel, en net recul depuis 1999
- Indicateurs sociaux négatifs avec un fort taux de chômage (13,8% au troisième trimestre 2011 un des plus important de la région), faible qualification (13,4% des 15-24 ans n'ont aucun formation), des revenus bas.
- Attraction croissante des villes extérieures les plus proches (Soisson, Laon).



Sources : Unedic - Unistatis - 2007

3 Analyse des territoires représentatifs: *SCOT du Pays Chaunois*



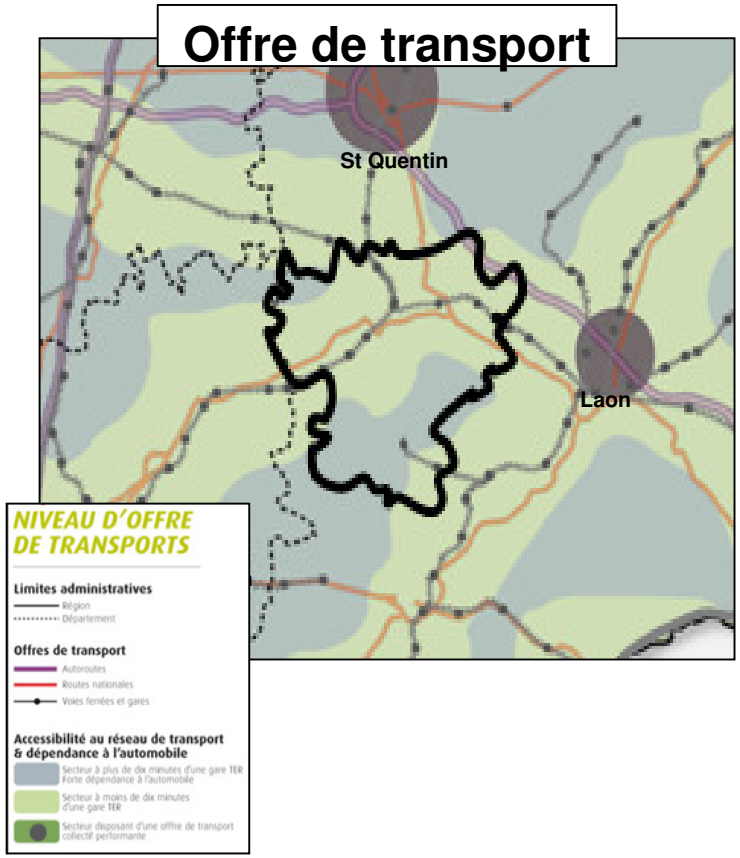
Un territoire organisé et structuré par deux pôles urbains et industriels (Chauny et Tergnier), qui voient leur capacité de polarisation se réduire progressivement :

- Impact de la crise économique sur un tissu industriel encore prédominant,
- Fragilisation de l'offre en services, notamment services publics,
- Déficit d'attractivité résidentielle des pôles urbains du territoire

Une fragilisation qui va de pair avec une tertiarisation de l'activité et une influence croissante des agglomérations voisines (Soisson, Laon, St Quentin):

- Léger regain démographique par effet du desserrement résidentiel de ces agglomérations,
- Développement des services à la population,
- Conséquences sur les mobilité quotidiennes : plus longues, plus diffuses.

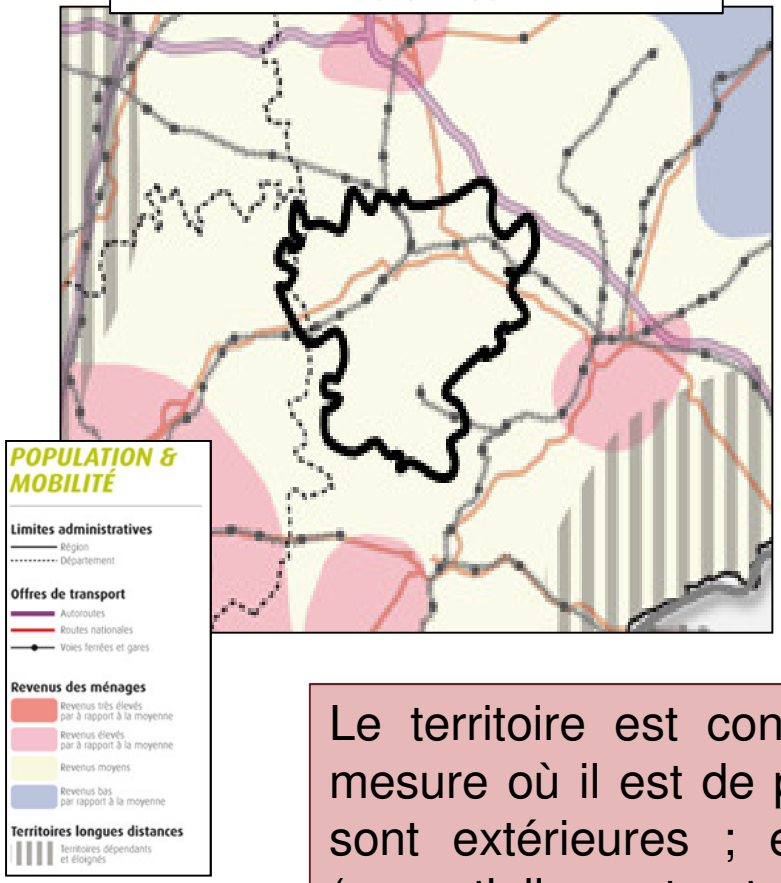
3 Analyse des territoires représentatifs: *SCOT du Pays Chaunois*



- Le Pays Chaunois ne dispose pas de desserte autoroutière, mais d'axes secondaires denses et en bon état.
- Les gares de Chauny et Tergnier présentent un bon niveau d'offre et relient les gares d'Amiens, Compiègne, Laon, Paris.
- En revanche, les zones rurales sont éloignées du réseau TER (plus de 10 minutes).
- Une forte prééminence de l'automobile dans les déplacements quotidiens, malgré l'existence d'un maillage en transports collectifs

3 Analyse des territoires représentatifs: *SCOT du Pays Chaunois*

Mobilité

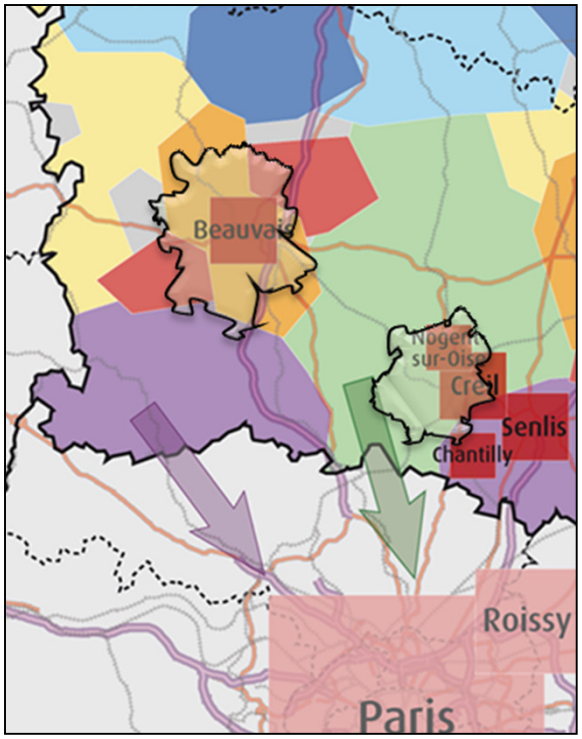


- Allongement progressif des distances quotidiennes.
- Une dépendance importante au véhicule individuel sur l'ensemble du territoire (seulement 2% de déplacements domicile-travail effectués en transport collectif).
- C'est dans les zones rurales, plus fragiles, et sous influence des villes extérieures (Soisson, Laon) que la population effectue les déplacements domicile-travail les plus importants. La part de la dépense énergétique dans les revenus y est donc supérieure au reste du territoire.

Le territoire est confronté à une évolution préoccupante, dans la mesure où il est de plus en plus dépendant d'agglomérations qui lui sont extérieures ; en conséquence les déplacements quotidiens (essentiellement automobiles) s'allongent.

3 Analyse des territoires représentatifs: *CA de Beauvais*

5- Communauté d'agglomération de Beauvais

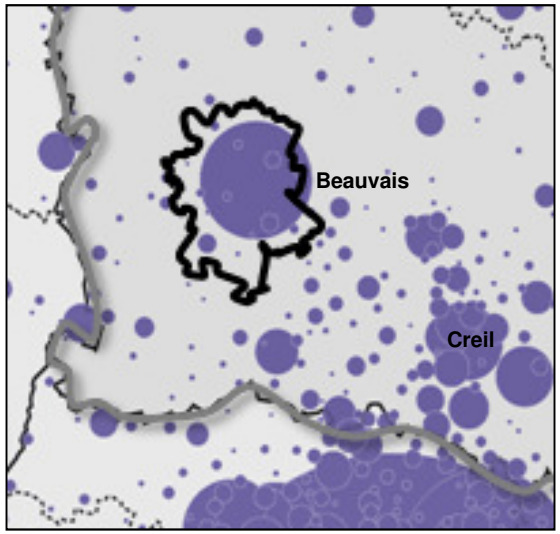


L'agglomération de Beauvais, qui bénéficie de la proximité de l'Ile-de-France, voit son développement actuel relativement déconnecté de son arrière-pays.

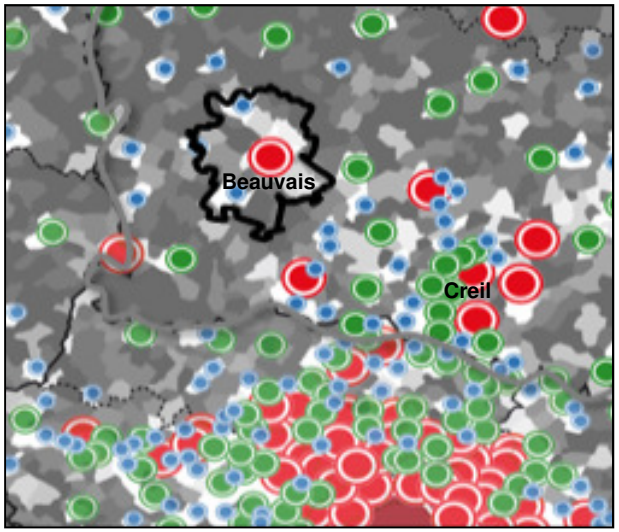
Quelle capacité à reconstruire un bassin de vie cohérent ? Un enjeu essentiel en termes d'organisation des mobilités.

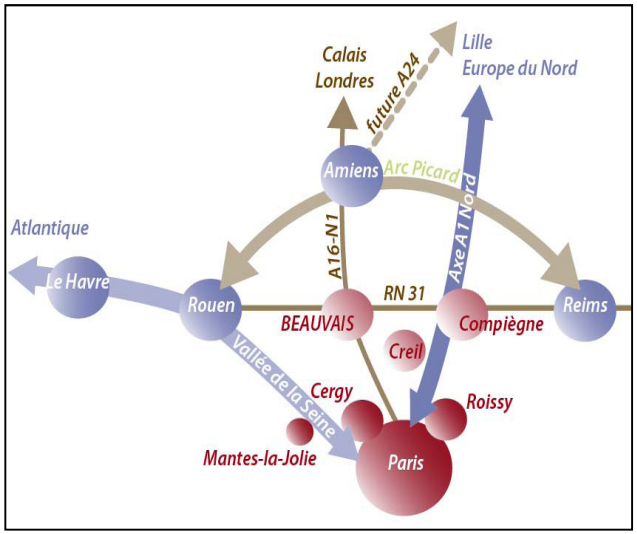
3 Analyse des territoires représentatifs: *CA de Beauvais*

Emploi



Offre de services

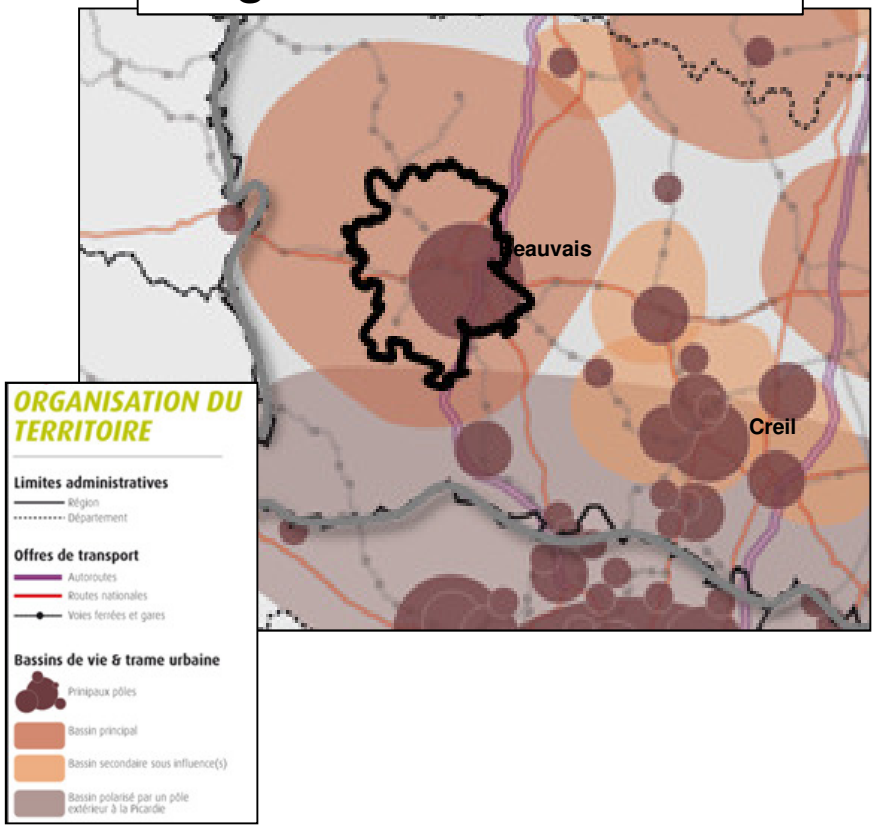




Une très forte polarisation des fonctions urbaines sur la commune de Beauvais (2/3 des emplois, 80% des emplois sur 2% du territoire, offre commerciale structurante concentrée sur la commune de Beauvais).

3 Analyse des territoires représentatifs: *CA de Beauvais*

Organisation du territoire



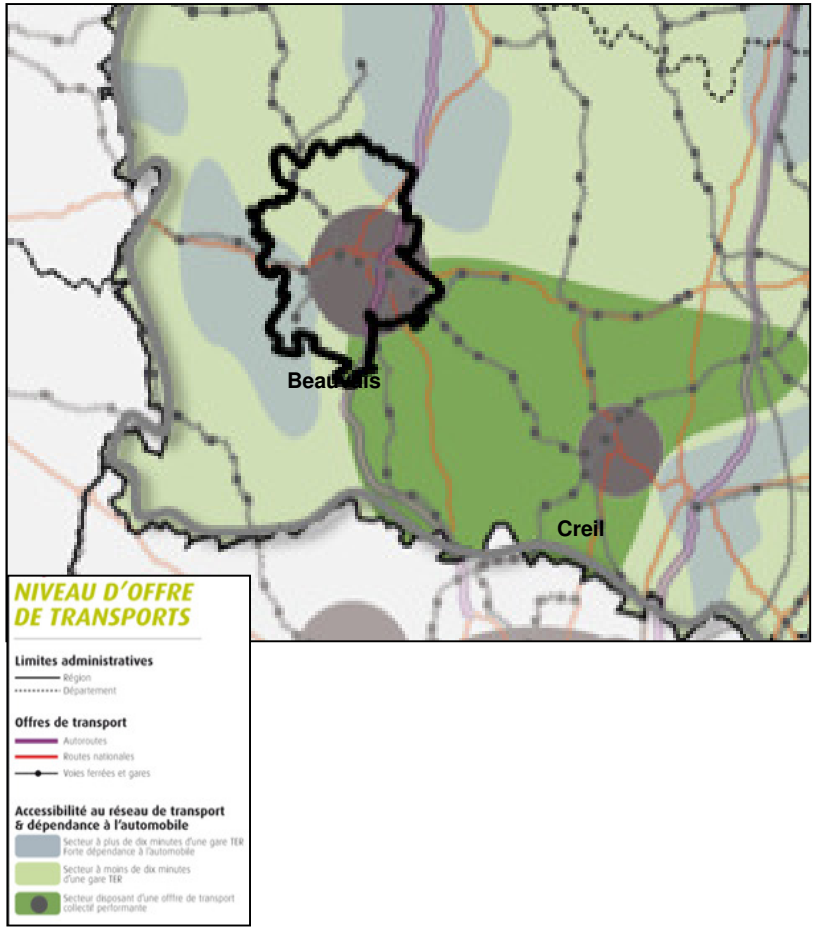
Un territoire « vécu » qui dépasse largement le périmètre de la communauté d'agglomération (50% des emplois sont occupés par des résidents extérieurs à l'agglomération).

Un pôle d'emploi qui rayonne largement sur le nord ouest francilien.

Un décalage important entre :

- Une ville-centre qui concentre de plus en plus d'emplois, mais connaît une stagnation de sa population et une baisse de ses actifs ;
- Le reste du territoire, essentiellement résidentiel, confronté à un important phénomène de diffusion résidentielle.

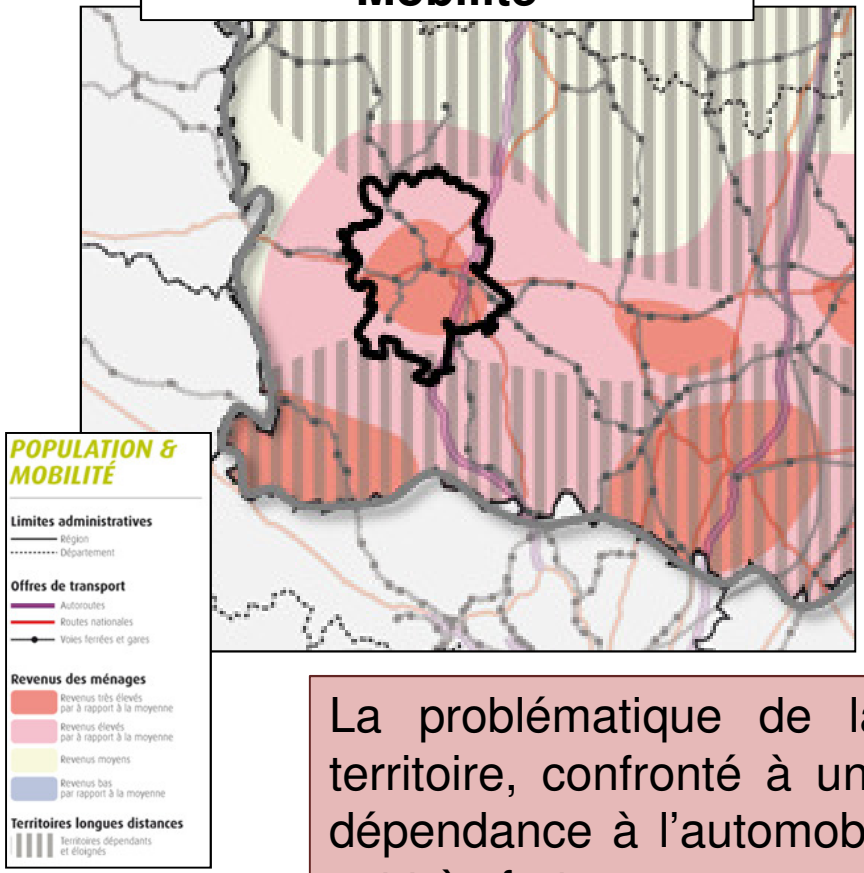
3 Analyse des territoires représentatifs: *CA de Beauvais*



- Beauvais, un pôle urbain qui bénéficie de la proximité de la métropole francilienne, malgré une accessibilité à améliorer.
- Des grands choix de développement qui s'inscrivent dans cette dimension interrégionale (métropole en réseau du SRADDT, projet liaison TGV Roissy Picardie).

3 Analyse des territoires représentatifs: *CA de Beauvais*

Mobilité



- Un décalage important entre le fonctionnement interrégional de Beauvais et son bassin de vie
- Principale conséquence, une forte diffusion résidentielle et des déplacements quotidiens de plus en plus longs

La problématique de la mobilité apparaît préoccupante sur ce territoire, confronté à une organisation territoriale déséquilibrée. La dépendance à l'automobile et à des distances quotidiennes longues est très forte.

3 Analyse des territoires représentatifs

Bilan des zooms par territoire

- Des territoires dont la problématique de la mobilité est **assez classiquement impactée par les mutations récentes** : désindustrialisation, tertiarisation, dissociation spatiale croissante entre l'habitat et l'emploi… et qui ne paraissent globalement pas vraiment préparés à la perspective d'une hausse forte et durable des coûts énergétiques.
- Une problématique plus spécifique à la Picardie : dans une région marquée par la proximité de métropoles importantes et traversée par des infrastructures majeures, la **tendance à la déconnexion entre le fonctionnement métropolitain et les bassins de vie**… une dissociation qui pose de nombreux problèmes en termes d'organisation des mobilités quotidiennes.
- Ces tendances ne sont pas suffisamment contrecarrées par des politiques locales volontaristes, ou alors sont implicitement validées par les choix d'aménagement des territoires.
- Globalement, des **stratégies locales** qui n'intègrent que trop rarement des réponses à la hauteur de ces deux problématiques :
  - Sur quels leviers (production de richesse, modèle résidentiel) les territoires se développeront-ils demain ?
  - Comment construire une politique de mobilité cohérente avec les logiques territoriales aux différentes échelles, et qui réponde aux objectifs du Grenelle ?

4 Scénarios de rupture et impacts sur les territoires représentatifs

La méthodologie de l'étude prévoit d'analyser les effets potentiels de « scénarios de rupture » sur les territoires représentatifs. L'objectif est d'identifier la sensibilité de ces territoires à des évolutions ou des ruptures, et ainsi de préparer la réflexion sur les préconisations en termes de stratégie de mobilité durable.

4 Scénarios de rupture et impacts sur les territoires représentatifs

Les trois scénarios de rupture

Ces scénarios proposent de s'interroger sur les perspectives futures pour la région Picardie en terme de mobilité en prolongeant certaines des tendances identifiées lors de l'analyse de cinq territoires, mais également en intégrant trois ruptures potentielles.

L'objectif est d'imaginer les conséquences mais également la résilience des territoires face à ces ruptures à l'horizon 2020/2050.

Les enseignements de ce travail permettront d'alimenter la réflexion sur les préconisations en termes de stratégie de mobilité.

Les trois scénarios de rupture :

1. Relocalisation de l'activité
2. Crise économique et énergétique
3. Recul démographique

4 Scénarios de rupture et impacts sur les territoires représentatifs

Les trois scénarios de rupture

	1	2	3
Coût de l'énergie	200$	300$	250$
Ressources des ménages	En hausse	Contraint, ressources réduites	Contraint, ressources réduites
Dynamiques démographiques	Solde migratoire positif	Stabilité démographique	Dégradation du solde migratoire
Politiques publiques	Renforcement des moyens financiers	Contraintes budgétaires importantes	Contraintes budgétaires importantes

Le chiffrage des effets des scénarios sur la mobilité

L'outil **Mobiter** nous a permis de chiffrer les impacts attendus de ces scénarios de rupture sur les mobilités et donc d'affiner l'analyse de leurs conséquences sur les 5 territoires représentatifs.

Ce travail de chiffrage ne constitue en aucun cas une prévision des effets sur la mobilité.

En effet, cet exercice n'est en rien prédictif et doit être compris comme une mesure de la sensibilité des populations habitant les territoires à l'augmentation des coûts de combustibles automobiles. Plusieurs remarques peuvent alors être faites :

- Les augmentations de coûts ici simulées sont celles liées à la consommation d'essence dans les véhicules particuliers. Ce n'est donc pas ici une mesure de l'apparition des phénomènes de précarité énergétique (qui nécessiterait la prise en compte des consommations d'énergie dans les logements). Ce n'est pas non plus une simulation de l'ensemble des impacts économiques dus au renchérissement des énergies fossiles, car ce dernier aurait inévitablement un effet sur le prix de l'ensemble des produits, et donc un impact sur le budget des ménages bien plus important.
- L'exercice est réalisé en considérant que, quelque soit le coût du déplacement, celui-ci est réalisé. Il est bien évident que cette hypothèse est erronée. Elle permet simplement ici de mettre en œuvre un exercice de mesure de sensibilité.
- De la même manière, il est probable que des prix très importants des énergies fossiles, s'ils ne s'accompagnent pas d'une flambée des prix des autres énergies, provoqueraient des transferts d'énergie massifs (éclosion probable d'une offre de transport électrique, notamment).
- Enfin, il apparait dans le résultat des simulations que la présence de lignes TER sur une commune ne permet pas automatiquement de limiter de manière significative la hausse du coût des énergies fossiles. Ce constat permet de relativiser l'impact de la seule offre ferroviaire sur la distribution quotidienne des déplacements, et démontre la nécessité de ne pas limiter une politique de mobilité durable à une politique de développement de l'offre de transport collectif.

Le tableau de la page suivante récapitule les différents indicateurs utilisés pour réaliser ce chiffrage.

4 Scénarios de rupture et impacts sur les territoires représentatifs

Les coûts de transport pris en compte

Les coûts pris en compte dans le calcul du « budget transport » sont ici les coûts directement rattachés aux trajets : consommations de carburant, achat d'un ticket de bus (avec approximation moyenne des tarifs)

Ne sont pas pris en compte l'achat de la voiture, son assurance, ses coûts de réparation, pas plus que l'achat du scooter, du vélo, de la trottinette ou des chaussures de marche…

Ceci fait une différence notable sur les parts des budgets alloués aux besoins de transport. En effet, l'intégration dans ces budgets des coûts d'achat et d'entretien de la voiture provoque en moyenne un doublement des montants.

Quelles hypothèses de prix des énergies ?

Une des variables déterminantes pour l'exercice de scénarisation est le prix du baril de pétrole. Nous avons fait varier celui-ci entre 200 et 300$ dans le cadre des scénarios de rupture. Cette plage de variation semble conforme aux exercices prospectifs actuellement menés par différents organismes publics.

Le prix actuel du baril flirte avec les 100$. Il a dépassé les 140$ en juillet 2008. Depuis, les effets de la crise économique notamment, ont permis un relâchement de la contrainte.

L'Agence Internationale de l'Energie, dans le cadre de son exercice World Energy Outlook 2011, prévoit une croissance du prix du baril de pétrole à l'horizon 2030 de plus de 70% pour le scénario tendanciel. Cela porterait alors le prix du baril entre 150 et 200$

Dans le cadre de notre exercice, pour la simulation de scénarios de rupture, il semble donc tout à fait justifié de tester des hypothèses faisant varier le prix du baril entre 200 et 300$.

Le chiffrage des effets des scénarios sur la mobilité

Les indicateurs suivants ont été renseignés pour chacun des scénarios, et déclinés pour chacune des classes de la typologie :

Indicateur	***Méthodologie***
Prix du baril	A partir des prévisions d'évolution du prix du baril de pétrole (World Energy Outlook), définition d'un coût théorique du baril à horizon 2030 en fonction de l'évolution décrite par le scénario.
Population	Sur la base d'une projection de l'évolution de la population à l'échelle régionale, hypothèse d'évolution des équilibres démographiques entre les différents types de territoires de la typologie.
Portée des déplacements domicile / travail (kilomètres)	Evolution tendancielle des distances quotidienne, corrigée en fonction des évolutions territoriales décrites par le scénario.
Part des transports collectifs	Correction à la hausse ou à la baisse des parts modales actuelles, en fonction des pratiques de mobilité décrites par le scénario
Part des modes doux	Correction à la hausse ou à la baisse des parts modales actuelles, en fonction des pratiques de mobilité décrites par le scénario

Ils ont ensuite été intégrés dans Mobiter, ce qui a permis de chiffrer l'impact des scénarios sur la part moyenne des revenus consacrées aux dépenses de transport.

Le chiffrage des effets des scénarios sur la mobilité

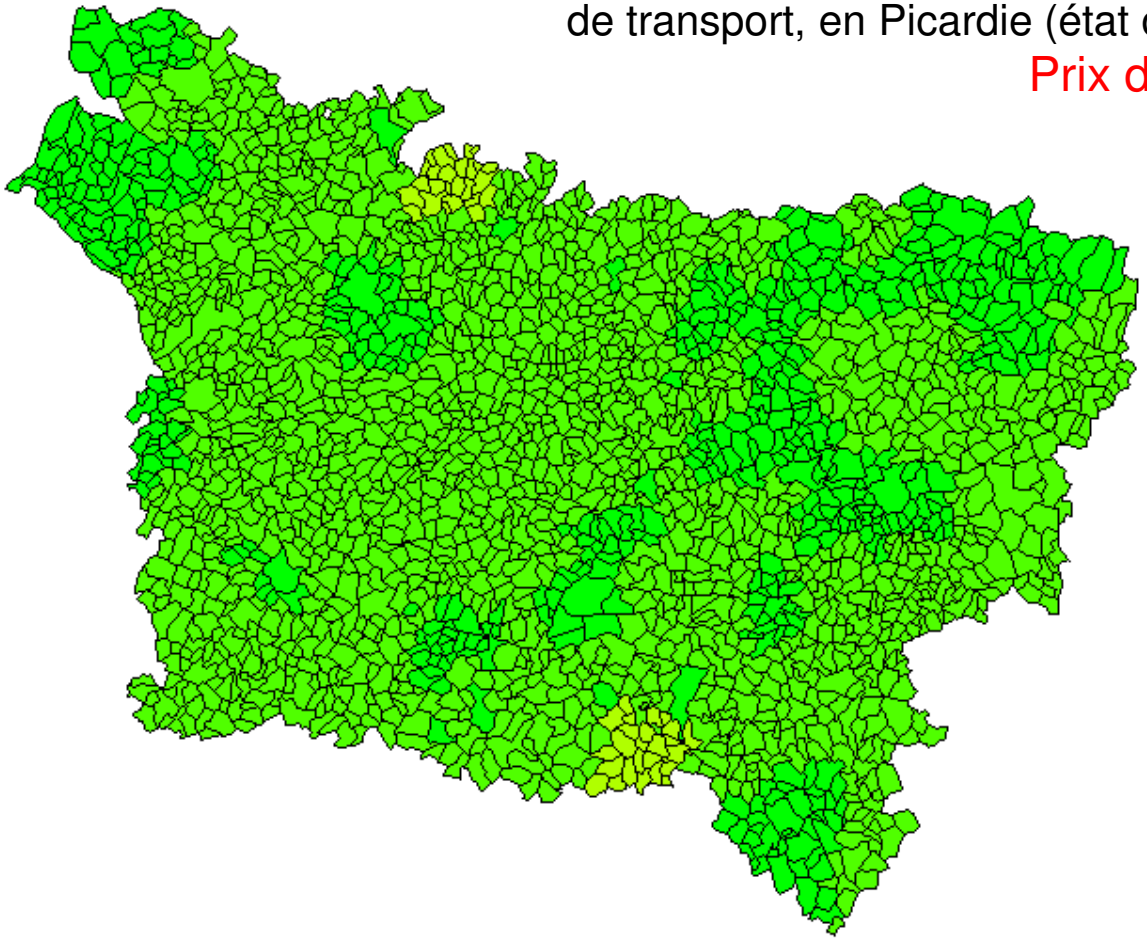
Le travail de chiffrage des effets des scénarios sur la mobilité s'appuie sur des valeurs de références (année 2010), déclinée pour chacune des catégories de la typologie.

		REFERENCE (2010)				
		population	portée dom/trav (km)	% TC	% VP cond	% modes doux
Pôle urbain structurant		541 243	7,8	9%	79%	2%
Espace périurbain (1e et 2e couronnes	Territoire éloigné des TC	53 747	15,4	1%	88%	0%
	Territoire desservi par TC	272 695	12,2	3%	86%	1%
Territoire sous influence francilienne	Forte polarisation interne	237 619	13,6	2%	86%	1%
	Faible polarisation interne	98 236	17,0	4%	85%	1%
Espace périurbain de troisième couronne, revenu inférieur à la moyenne	Proche du réseau TER	120 658	18,6	2%	87%	1%
	Eloigné du réseau TER	83 936	15,1	1%	87%	1%
Espace périurbain / rural maillé de petites villes	Densité supérieur à 40 habs.km², proche TER	204 836	9,3	1%	85%	2%
	Densité inf à 40 habs.km², éloigné TER	148 673	11,8	1%	86%	1%
Espace rural maillé de bourgs, forte autonomie ds le fonctionnement	Proche du réseau TER	87 847	11,1	3%	85%	1%
	Eloigné du réseau TER	57 111	13,2	4%	85%	1%

Le chiffrage des effets des scénarios sur la mobilité

Carte des parts moyennes des revenus consacrées aux dépenses de transport, en Picardie (état de référence = 2010)

Prix du baril = 93$ *(prix moyen au 01/10/12)*



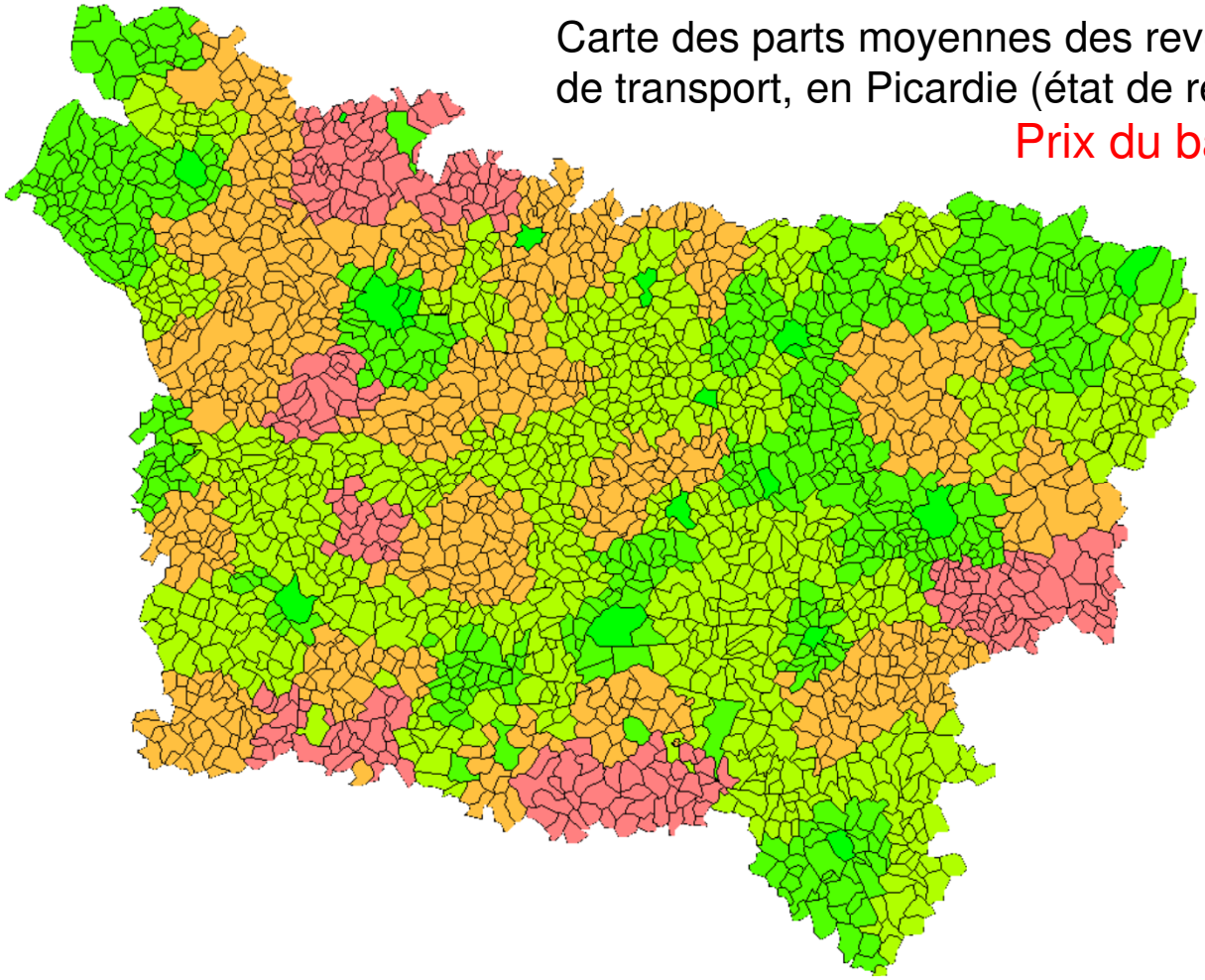
	En % des revenus
Moyenne	5.7 %
Min	1.6 %
Max	8.3 %

Part des dépenses quotidiennes consacrées au transport

- 0,12 to 1
- 0,1 to 0,12
- 0,08 to 0,1
- 0,05 to 0,08
- 0 to 0,05

4 Scénarios de rupture et impacts sur les territoires représentatifs

Le chiffrage des effets des scénarios sur la mobilité



Carte des parts moyennes des revenus consacrées aux dépenses de transport, en Picardie (état de référence = 2010)

Prix du baril = 93$ *(prix moyen au 01/10/12)*

	En % des revenus
Moyenne	5.7 %
Min	1.6 %
Max	8.3 %

Part des dépenses quotidiennes consacrées au transport

- 0,07 to 0,1
- 0,06 to 0,07
- 0,05 to 0,06
- 0,03 to 0,05
- 0 to 0,03

La carte de la page précédente est ici proposée avec une échelle différente, afin de faire ressortir les territoires déjà fragiles avec un baril de pétrole à 93$. Il faut néanmoins se reporter à l'autre carte pour effectuer des comparaisons entre les différents scénarios (même échelle utilisée).

Scénario de rupture n°1

Relocalisation de l'activité

Le contexte en 2040

La raréfaction des ressources naturelles et les dérèglements climatiques renforcent les tensions économiques et énergétiques. Double conséquence :

- Renchérissement des coûts de transport incite les entreprises à limiter les longs déplacements, et à envisager une régionalisation de leurs systèmes de production ;
- Mise en place de mesures protectionnistes à l'échelle européenne vise à soutenir l'industrie européenne, et à pénaliser les importations coûteuses en énergie.

Dans ce contexte, on assiste à une **inversion progressive de la dynamique économique au sein des pays européens**, l'activité de production connaissant une nouvelle période de développement après plusieurs décennies de désindustrialisation.





Scénario de rupture n°1
Relocalisation de l'activité

Un scénario, deux variantes avec des impacts territoriaux potentiels différenciés

Variante A
Scénario Territoires 2040



Scénario n°1 : relocalisation de l'activité (variante A)	
Dynamique et cohérence	Croissance industrielle renouvelée autour d'innovations environnementales et sociales, en réponse aux nouvelles demandes sociétales.
Impacts sur les territoires	Relocalisation des systèmes de production et de consommation. Rôle nouveau des territoires dans l'expérimentation de solutions adaptées aux caractéristiques locales.
Territoires à enjeux	Nouvelles fragmentations spatiales, en fonction de la capacité des territoires à profiter de ces dynamiques.

Scénario de rupture n°1

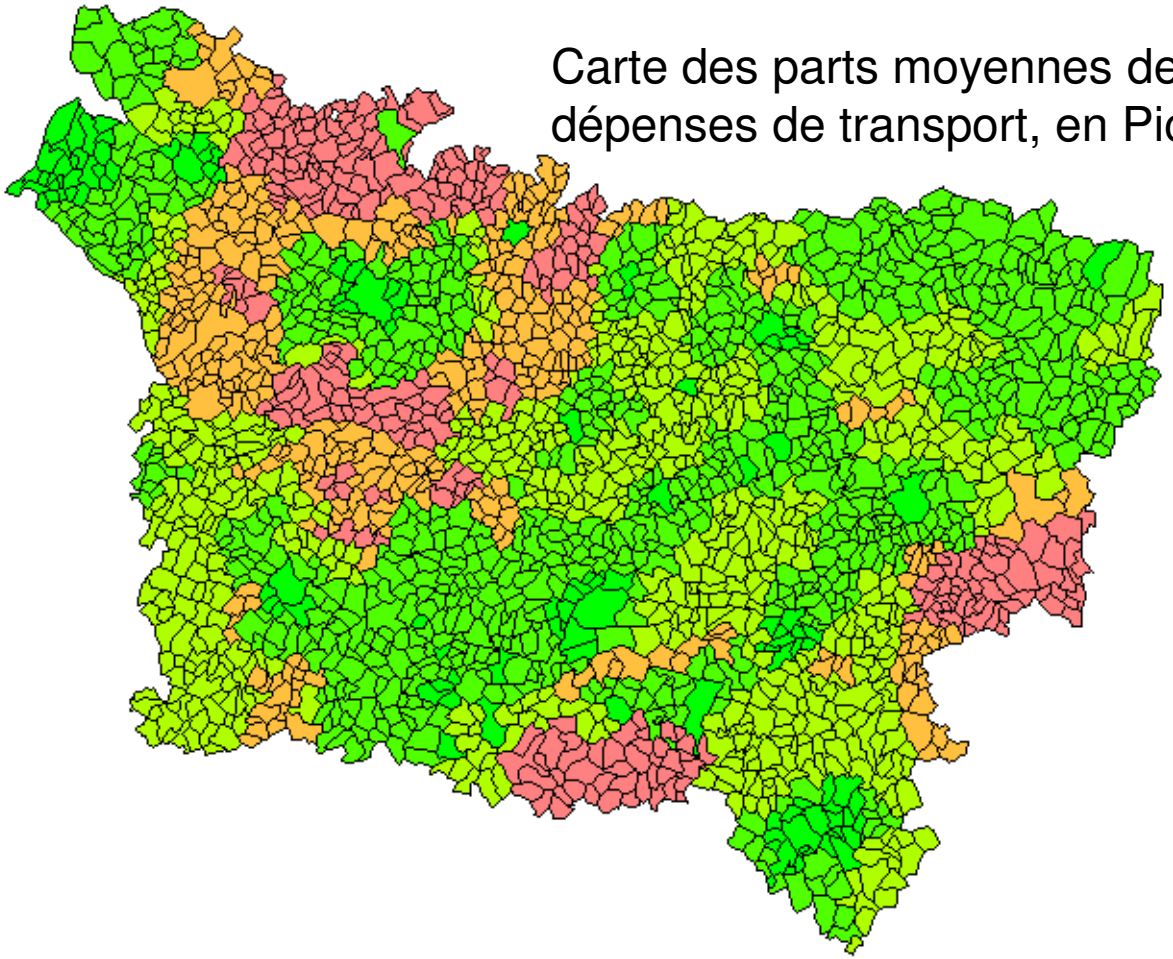
Relocalisation de l'activité – *variante A*

		SCENARIO 1_A					
		prix du baril	population	portée dom/trav (km)	% TC	% VP cond	% modes doux
Pôle urbain structurant		200 $	595 367	5,1	23%	53%	7%
Espace périurbain (1e et 2e couronnes	Territoire éloigné des TC	200 $	53 747	13,9	1%	83%	1%
	Territoire desservi par TC	200 $	286 330	9,2	18%	61%	2%
Territoire sous influence francilienne	Forte polarisation interne	200 $	249 500	8,2	9%	69%	2%
	Faible polarisation interne	200 $	98 236	15,3	16%	67%	2%
Espace périurbain de troisième couronne, revenu inférieur à la moyenne	Proche du réseau TER	200 $	108 592	15,8	2%	84%	2%
	Eloigné du réseau TER	200 $	75 542	13,6	1%	84%	2%
Espace périurbain / rural maillé de petites villes	Densité supérieur à 40 habs.km², proche TER	200 $	184 352	6,9	1%	80%	6%
	Densité inf à 40 habs.km², éloigné TER	200 $	133 806	8,9	1%	82%	4%
Espace rural maillé de bourgs, forte autonomie ds le fonctionnement	Proche du réseau TER	200 $	79 062	7,2	3%	82%	3%
	Eloigné du réseau TER	200 $	51 400	8,6	4%	82%	2%

Un mouvement de population s'opère légèrement vers les centres urbains, les premières couronnes et les territoires mieux connectés. Cependant, les territoires ruraux ne se désertifient pas. La population totale de la Région ne varie pas.
Devant l'augmentation des prix des carburants, la marche à pied et le vélo se développement (*2 et *4 respectivement).
Les portées décroissent car les trajets sont optimisés, les déplacements superflus éliminés, les activités pour partie relocalisées.
Les TC, là où ils existent déjà, se développent encore et sont très utilisés par des habitants qui cherchent à moins utiliser une voiture devenue très onéreuse.

Scénario de rupture n°1

Relocalisation de l'activité – *variante A*



Carte des parts moyennes des revenus consacrées aux dépenses de transport, en Picardie (scénario 1_A)

Prix du baril = 200$

	En % des revenus
Moyenne	8.7 %
Min	1.5 %
Max	15.1 %

Part des dépenses quotidiennes consacrées au transport

- 0,12 to 1
- 0,1 to 0,12
- 0,08 to 0,1
- 0,05 to 0,08
- 0 to 0,05

Variante B

Scénario Territoires 2040



Scénario n°1 : relocalisation de l'activité (variante B)	
Dynamique et cohérence	Innovation permanente dans de nouvelles formes d'organisation, d'entités de petite et moyenne taille, se recomposant en continu, très mobiles en termes de produits, de marchés, de salariés
Impacts sur les territoires	Relocalisation sur les métropoles, les pôles dynamiques et les territoires bien connectés. Capital humain et financier, facteur critique dans la création continue d'activités nouvelles
Territoires à enjeux	Relations de travail, capacité d'animation locale du territoire

4 Scénarios de rupture et impacts sur les territoires représentatifs

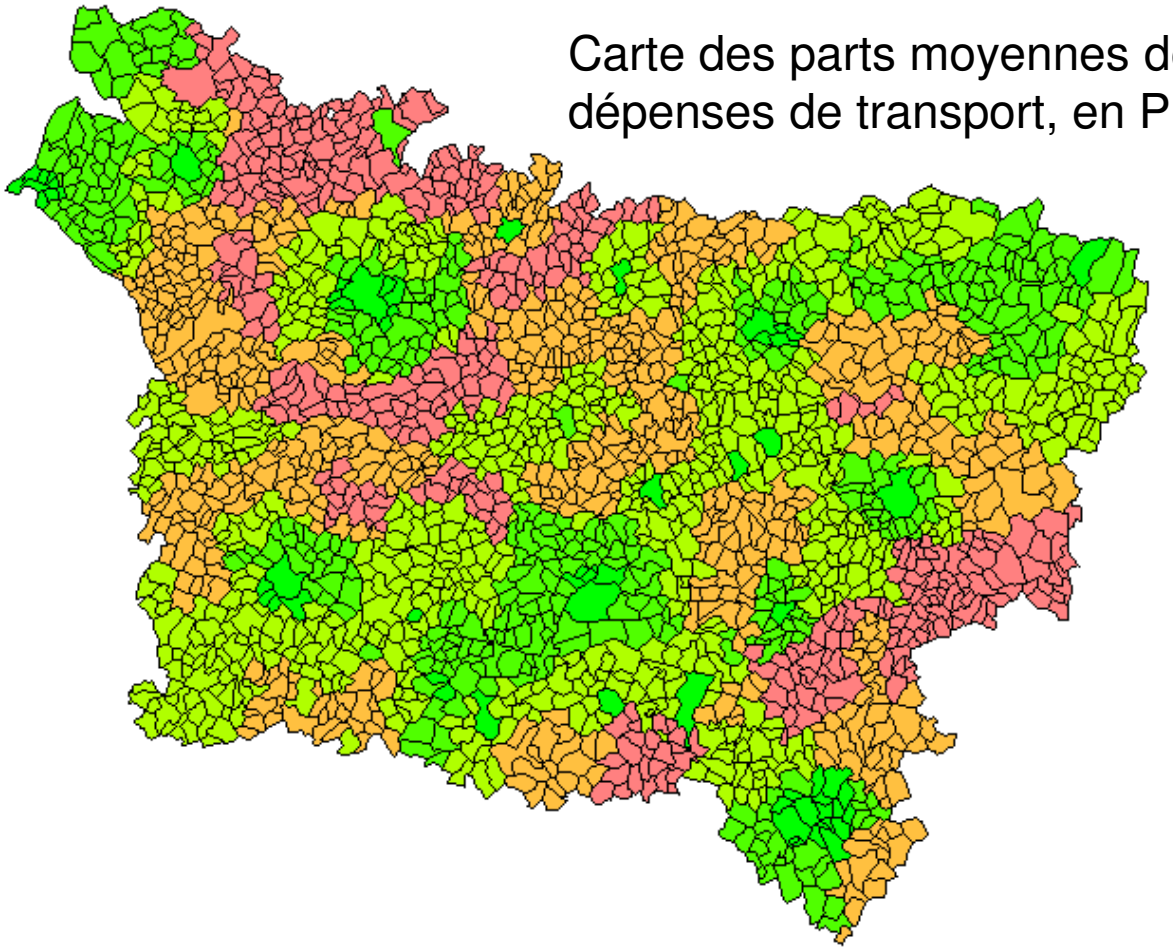
Scénario de rupture n°1 Relocalisation de l'activité – *variante B*

		SCENARIO 1_B					
		prix du baril	population	portée dom/trav (km)	% TC	% VP cond	% modes doux
Pôle urbain structurant		200 $	622 429	5,1	14%	62%	7%
Espace périurbain (1e et 2e couronnes	Territoire éloigné des TC	200 $	59 122	12,3	1%	78%	1%
	Territoire desservi par TC	200 $	313 599	9,2	4%	74%	2%
Territoire sous influence francilienne	Forte polarisation interne	200 $	273 262	10,2	2%	76%	2%
	Faible polarisation interne	200 $	108 060	13,6	4%	75%	2%
Espace périurbain de troisième couronne, revenu inférieur à la moyenne	Proche du réseau TER	200 $	90 494	16,7	2%	85%	2%
	Eloigné du réseau TER	200 $	62 952	13,6	1%	85%	2%
Espace périurbain / rural maillé de petites villes	Densité supérieur à 40 habs.km², proche TER	200 $	153 627	8,3	1%	81%	6%
	Densité inf à 40 habs.km², éloigné TER	200 $	111 505	10,6	1%	83%	4%
Espace rural maillé de bourgs, forte autonomie ds le fonctionnement	Proche du réseau TER	200 $	79 062	8,9	3%	82%	3%
	Eloigné du réseau TER	200 $	51 400	10,5	4%	82%	2%

Un mouvement de population s'opère, plus largement que dans le scénario 1-A, vers les centres urbains, les premières couronnes et les territoires mieux connectés. Cependant, les territoires ruraux ne se désertifient pas totalement. La population totale de la Région ne varie pas.
Devant l'augmentation des prix des carburants, la marche à pied et le vélo se développement (*2 et *4 respectivement).
Les portées décroissent car les trajets sont optimisés, les déplacements superflus éliminés, les activités pour partie relocalisées. Cependant, cela se fait de manière plus inégale que pour le scénario 1-A car les relocalisations sont moins bien réparties sur le territoire.
Les TC, là où ils existent déjà, sont plus utilisés par des habitants qui cherchent à moins utiliser une voiture devenue très onéreuse, mais les réseaux ne se développement plus et sont vite saturés.

Scénario de rupture n°1

Relocalisation de l'activité – *variante B*



Carte des parts moyennes des revenus consacrées aux dépenses de transport, en Picardie (scénario 1_B)

Prix du baril = 200$

	En % des revenus
Moyenne	9.9 %
Min	1.7 %
Max	15.2 %

Part des dépenses quotidiennes consacrées au transport

- 0,12 to 1
- 0,1 to 0,12
- 0,08 to 0,1
- 0,05 to 0,08
- 0 to 0,05

Scénario de rupture n°2

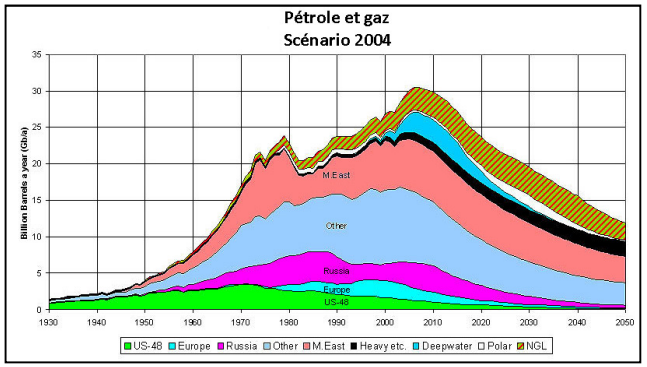
Crise économique et énergétique

Le contexte en 2040

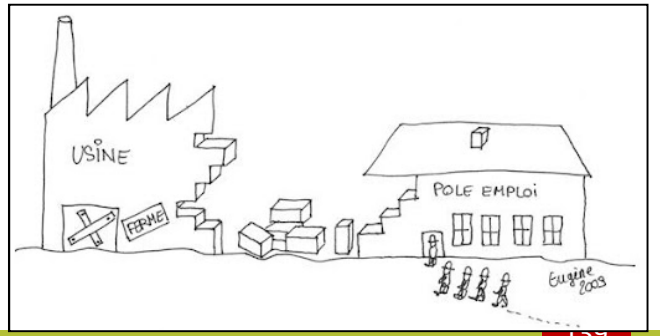
Un scénario caractérisé par une double crise, à la fois énergétique et économique.

Deux conséquences principales :

- La hausse des coûts du carburant impacte directement la <u>capacité des ménages à se déplacer en véhicule individuel</u>, tandis que les finances dégradées des collectivités empêchent celles-ci de développer une offre de transport collectif alternative ;
- <u>Impact renforcé par la crise économique</u>, qui aggrave l'impact sur les budgets des ménages de la hausse du coût de l'énergie.







Scénario n°2 : crise économique et énergétique	
Dynamique et cohérence	Hausse rapide, régulière et importante des prix du pétrole, croissance économique faible et fragilisation du pouvoir d'achat, perte d'emplois dans le secteur tertiaire, poursuite de la désindustrialisation, baisse des revenus des collectivités…
Impacts sur les territoires	Sensibilité forte aux coûts de la mobilité physique pour les territoires aux revenus les plus faibles et/ou avec le moins d'infrastructures, remise en cause des politiques de redistribution, remise en cause des grands projets (Canal Seine-Nord Europe, LGV Roissy-Picardie…)
Territoires à enjeux	Territoires périurbains (deuxième et troisième couronnes), territoires dépendants en termes de transport

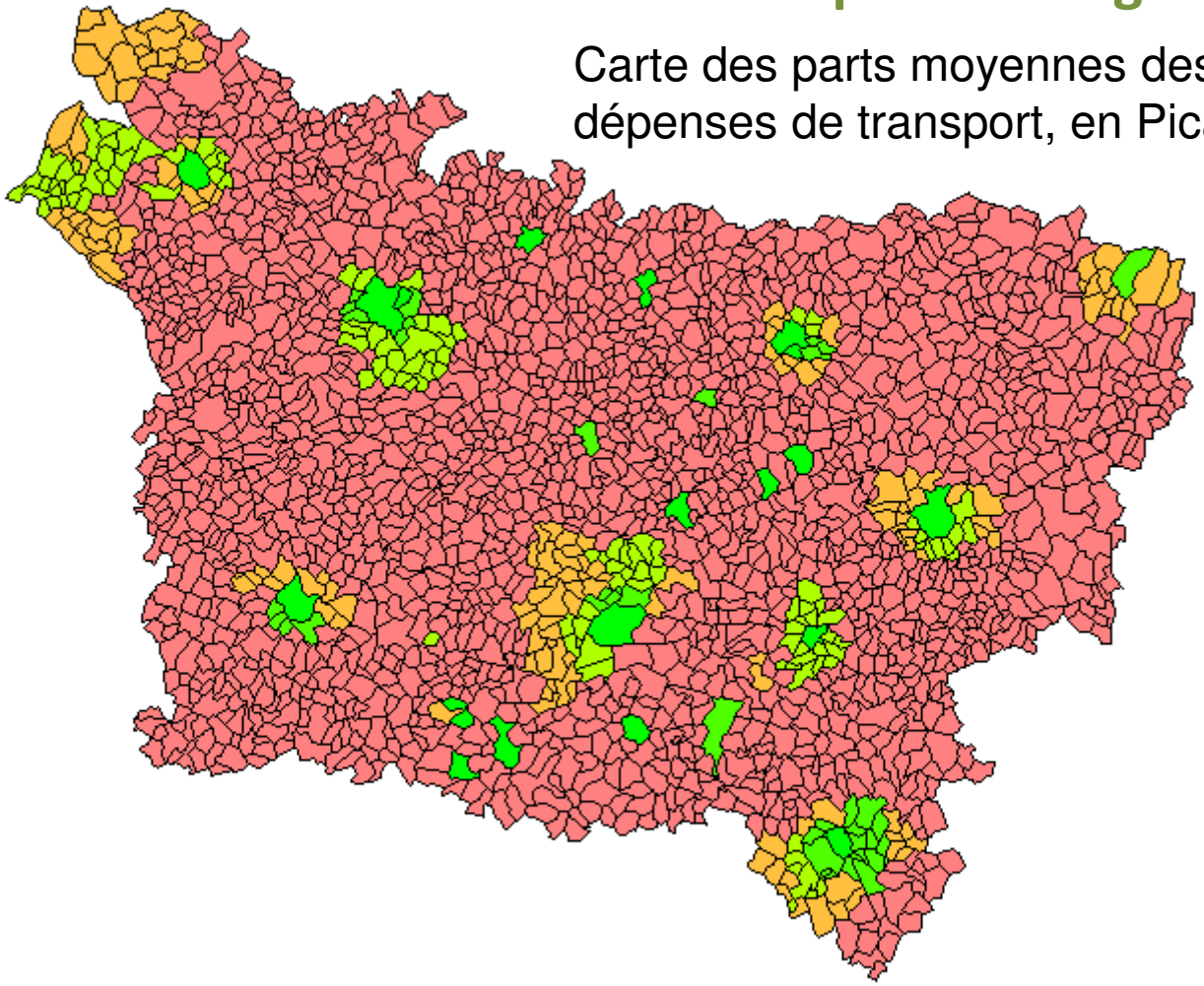
Scénario de rupture n°2 Crise économique et énergétique

		SCENARIO 2					
		prix du baril	population	portée dom/trav (km)	% TC	% VP cond	% modes doux
Pôle urbain structurant		300$	773 977	5,1	27%	40%	15%
Espace périurbain (1e et 2e couronnes	Territoire éloigné des TC	300$	26 874	15,4	1%	86%	3%
	Territoire desservi par TC	300$	272 695	9,8	9%	71%	5%
Territoire sous influence francilienne	Forte polarisation interne	300$	178 214	13,6	7%	76%	6%
	Faible polarisation interne	300$	49 118	17,0	4%	81%	5%
Espace périurbain de troisième couronne, revenu inférieur à la moyenne	Proche du réseau TER	300$	60 329	18,6	2%	83%	4%
	Eloigné du réseau TER	300$	41 968	15,1	1%	84%	4%
Espace périurbain / rural maillé de petites villes	Densité supérieur à 40 habs.km², proche TER	300$	204 836	9,3	1%	70%	13%
	Densité inf à 40 habs.km², éloigné TER	300$	111 505	11,8	1%	79%	9%
Espace rural maillé de bourgs, forte autonomie ds le fonctionnement	Proche du réseau TER	300$	114 201	11,1	3%	71%	7%
	Eloigné du réseau TER	300$	74 244	13,2	4%	72%	5%

Les populations se réfugient dans les villes et vers quelques régions rurales propices à la vie en autarcie. La population régionale reste cependant stable.
L'usage de la marche à pied et du vélo explosent (*4 et *10 respectivement) en raison des fortes contraintes économiques. Là où les TC préexistent, leur utilisation est multipliée par 3. Mais l'argent manque pour développer de nouveaux réseaux.
Les distances parcourues, en ville, décroissent fortement. Ailleurs, les populations subissent de plein fouet la hausse du prix du baril.

Scénario de rupture n°2

Crise économique et énergétique



Carte des parts moyennes des revenus consacrées aux dépenses de transport, en Picardie (scénario 2)

Prix du baril = 300$

	En % des revenus
Moyenne	16.2 %
Min	1.7 %
Max	25.5 %

Part des dépenses quotidiennes consacrées au transport

- 0,12 to 1
- 0,1 to 0,12
- 0,08 to 0,1
- 0,05 to 0,08
- 0 to 0,05

Scénario de rupture n°3

Recul démographique

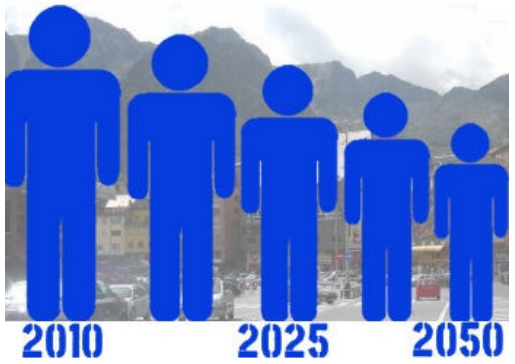
Le contexte en 2040

Déficit durable de dynamisme économique et démographique, tendance au départ des populations jeunes et, renforcement du vieillissement de la population. Concurrence croissante entre les territoires, afin d'attirer des populations jeunes et actives.

Deux conséquences principales :

- Redistribution spatiale de la population, avec une dynamique économique et résidentielle nettement plus favorable dans les bassins de vie déjà dynamiques ;
- Tendance à la désertification des territoires ruraux peu attractifs, entraînant la disparition de services à la population ; ce qui aggrave en conséquence la spirale négative.

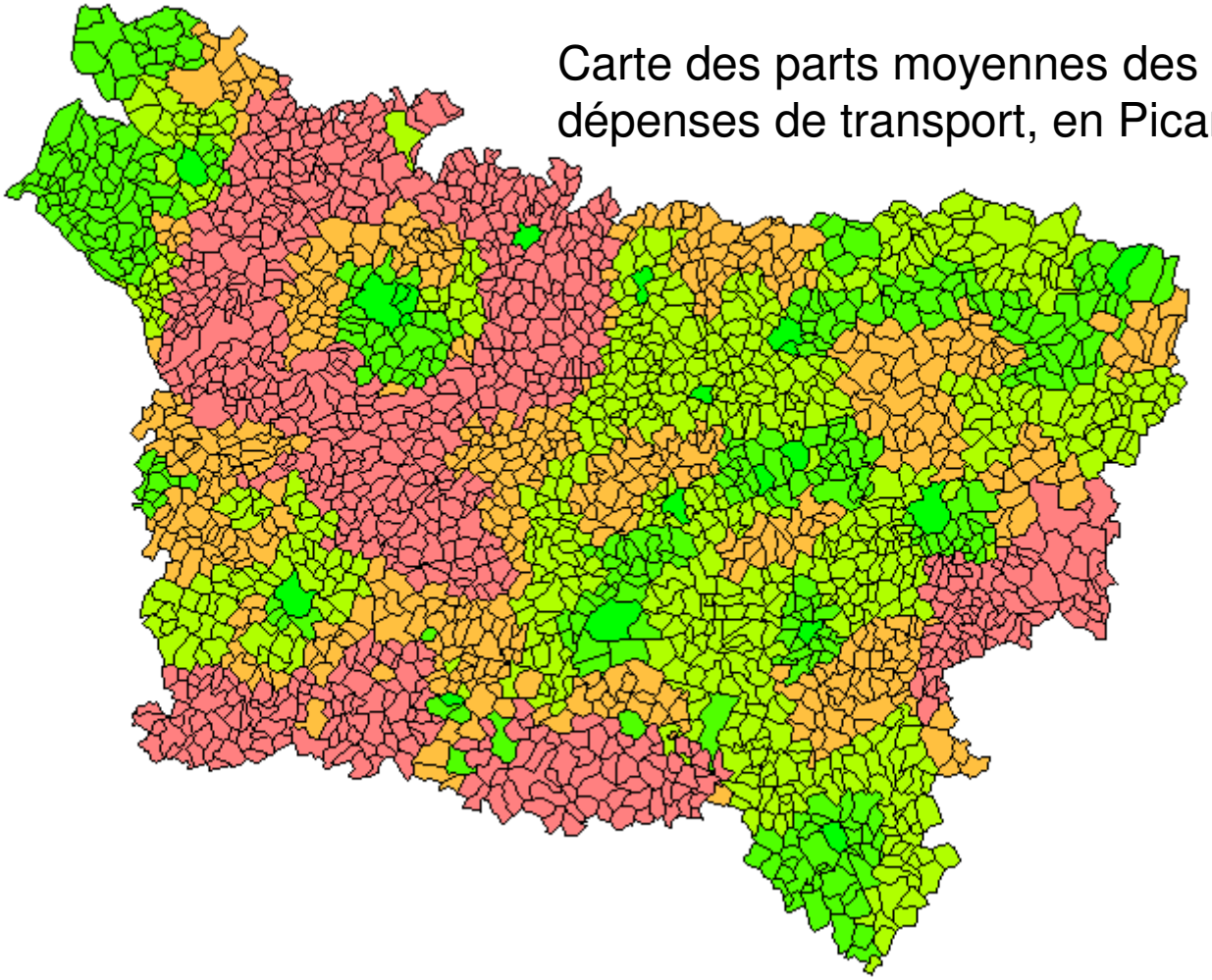






Scénario n°3 : recul démographique	
Dynamique et cohérence	Diminution de la population active (vieillissement de la population, solde migratoire négatif) Concurrence entre les territoires pour attirer des populations jeunes et actives
Impact sur les territoires	Renforcement des bassins de vie les plus dynamiques Accroissement des inégalités territoriales (population, activités et services) Remise en cause des politiques de redistribution, « désertification » dans les zones rurales les plus reculées, redéploiement des emplois pour minimiser les déplacements
Territoires à enjeux	Zones résidentielles les moins attractives, bassins de vie les moins attractifs, zones les moins denses

Scénario de rupture n°3 Recul démographique



Carte des parts moyennes des revenus consacrées aux dépenses de transport, en Picardie (scénario 3)

Prix du baril = 200$

	En % des revenus
Moyenne	10.7 %
Min	2.5 %
Max	17.2 %

Part des dépenses quotidiennes consacrées au transport

- 0,12 to 1
- 0,1 to 0,12
- 0,08 to 0,1
- 0,05 to 0,08
- 0 to 0,05

Scénario de rupture n°3 Recul démographique

		SCENARIO 3					
		prix du baril	population	portée dom/trav (km)	% TC	% VP cond	% modes doux
Pôle urbain structurant		200 $	622 429	6,3	9%	73%	4%
Espace périurbain (1e et 2e couronnes	Territoire éloigné des TC	200 $	21 499	12,3	1%	88%	1%
	Territoire desservi par TC	200 $	272 695	9,8	3%	85%	1%
Territoire sous influence francilienne	Forte polarisation interne	200 $	273 262	13,6	2%	81%	1%
	Faible polarisation interne	200 $	112 971	17,0	4%	80%	1%
Espace périurbain de troisième couronne, revenu inférieur à la moyenne	Proche du réseau TER	200 $	48 263	18,6	2%	86%	1%
	Eloigné du réseau TER	200 $	33 574	15,1	1%	87%	1%
Espace périurbain / rural maillé de petites villes	Densité supérieur à 40 habs.km², proche TER	200 $	204 836	7,4	1%	82%	3%
	Densité inf à 40 habs.km², éloigné TER	200 $	74 337	9,5	1%	85%	2%
Espace rural maillé de bourgs, forte autonomie ds le fonctionnement	Proche du réseau TER	200 $	65 885	8,9	3%	84%	2%
	Eloigné du réseau TER	200 $	42 833	10,5	4%	84%	1%

Les centres villes et les territoires les mieux connectés attirent les populations, tandis que les zones rurales et périphériques se dépeuplent de manière significative, et que la population y vieillit fortement.
La population régionale perd 7% de ses effectifs (135 000 habitants).
Par contrainte budgétaire et en raison du vieillissement de la population, les distances parcourues se réduisent. La marche à pied et le vélo progressent, mais moins fortement que dans les autres scénarios en raison de l'âge grandissant de la population.
Les fonds publics permettent à peine l'entretien des réseaux TC. Ceux ne bénéficient d'aucune croissance de leurs parts de marché.

Que signifient les taux d'effort très importants ?

L'exercice de scénarisation nous démontre que, dans certaines conditions, des territoires sont concernés par des taux d'effort calculés extrêmement élevés. Comme nous le montrons ci-dessous, cela concerne potentiellement des populations non négligeables :

- Scénario 1-A
  - Plus de 12% => 100 000 habitants (soit 5% de la population)

Il faut lire : 100 000 habitants résident dans des communes pour lesquelles, selon le scénario 1-A, les dépenses énergétiques de transport dépasseront en moyenne 12% des revenus des ménages.

- Scénario 1-B
  - Plus de 12% => 104 000 (soit 5% de la population)
- Scénario 2
  - Plus de 12% => 790 000 (soit 40% de la population)
- Scénario 3
  - Plus de 12% => 275 000 (soit 15% de la population)

Dans le cas des scénarios provoquant les plus fortes hausses (sc2 et sc3), il faut nous préciser que les exercices deviennent alors très théoriques. En effet, nous calculons ici l'effet mécanique du renchérissement des énergies fossiles largement utilisées pour répondre aux besoins de transport. Nous constatons alors que nous atteindrions des taux d'effort supérieurs à 20%... Cela est en réalité peu probable. On constate donc ici que le scénario envisagé aurait de telle conséquences économiques que des trajets pourtant utiles aux populations vivant sur le territoire picard seraient probablement abandonnés. Alors, la question que ne tranche pas cet exercice, est de savoir si ces déplacements abandonnés seraient remplacés par une organisation alternative (télé-travail, relocalisation des commerces et des loisirs…) ou si l'abandon de ces déplacements signifierait un renoncement à l'accès à l'emploi et aux services pour les populations concernées.

4 Scénarios de rupture et impacts sur les territoires représentatifs

Impacts des scénarios sur les territoires

4 Scénarios de rupture et impacts sur les territoires représentatifs

Impacts des scénarios sur les territoires

1 SCOT Santerre Haute Somme

1- Relocalisation de l'activité économique

Variante A

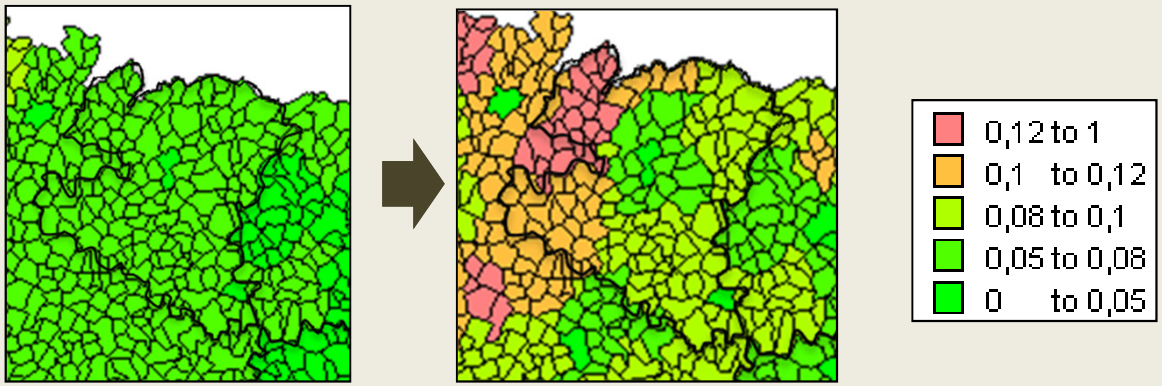
- **Redynamisation** du territoire autour de Ham et Péronne, et développement des agro-carburants et de la chimie verte / pôles compétitivité ; stabilisation du maillage territorial et de l'activité

Dans un contexte de hausse du coût de l'énergie, mais aussi de rationalisation des déplacements quotidiens, les dépenses quotidiennes liées au transport augmentent de manière sensible sur le territoire.

Part du revenu consacré aux dépenses de transport

Situation de référence en 2010

Scénario 1-A en 2030



4 Scénarios de rupture et impacts sur les territoires représentatifs

Impacts des scénarios sur les territoires

1 SCOT Santerre Haute Somme

1- Relocalisation de l'activité économique

Variante B

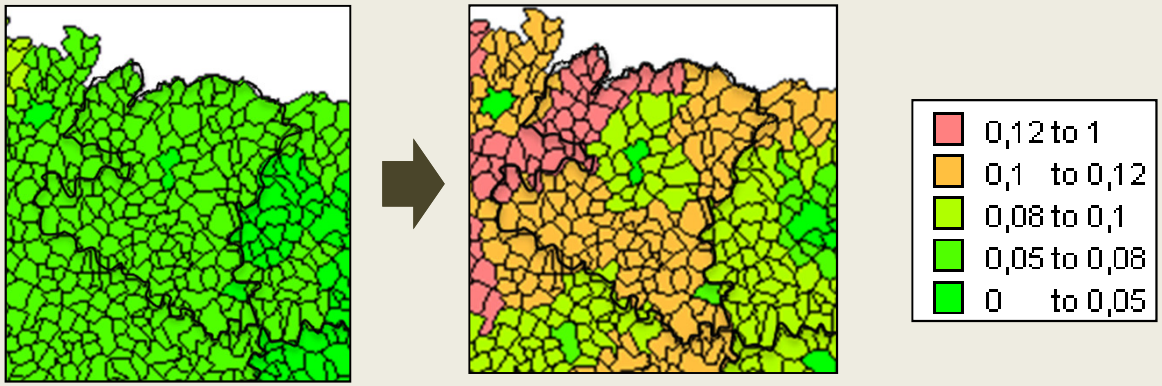
- Déplacement des unités de transformation à l'extérieur du territoire au sein de pôles plus compétitifs ; **recul des emplois** et départ des actifs

La situation est moins favorable que dans la variante 1-A, dans la mesure où le territoire souffre de la concentration plus importante des emplois sur les pôles urbains, entraînant un allongement des distances quotidiennes.

Part du revenu consacré aux dépenses de transport

Situation de référence en 2010

Scénario 1-B en 2030



4 Scénarios de rupture et impacts sur les territoires représentatifs

Impacts des scénarios sur les territoires

1 SCOT Santerre Haute Somme

2- Crise énergétique et économique

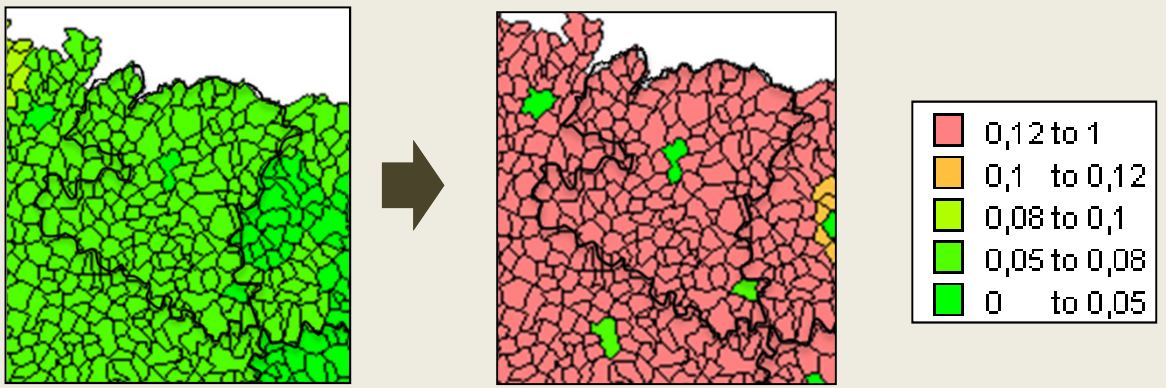
- Repli **autarcique** de certains territoires (agriculture, échanges locaux), départ des plus modestes sur les pôles de services
- Diversification de l'activité agricole pour réduire la dépendance énergétique (agro carburant) et alimentaire (polycultures et maraichages)
- Recul démographique
- Canal non réalisé en raison du manque de moyens d'investissement

Les effets sur la mobilité quotidienne apparaissent très lourds, avec une explosion des dépenses consacrées au transport. Seules les communes de Péronne et Ham sont relativement préservées.

Part du revenu consacré aux dépenses de transport

Situation de référence en 2010

Scénario 2 en 2030



4 Scénarios de rupture et impacts sur les territoires représentatifs

Impacts des scénarios sur les territoires

1 SCOT Santerre Haute Somme

3- Recul démographique

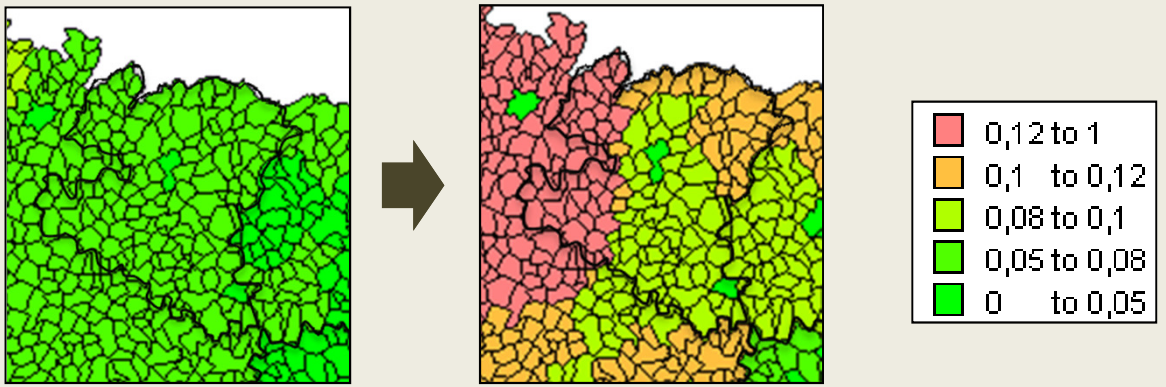
- Poursuite et aggravation de la dynamique déjà en cours depuis plusieurs années sur le territoire : tendance au départ des actifs vers les zones d'emplois les plus dynamiques, **vieillissement** de la population
- Risque d'évolution comparable à la rupture énergétique, avec cependant des effets légèrement différents : repli des populations sur les pôles de services, **abandon de certaines communes** très rurales (plus de services, habitat dégradé)

Les communes de l'ouest du territoire, sous influence d'Amiens, apparaissent les plus impactées en termes de mobilité. Les communes de l'est, plus rurales, souffrent moins des conséquences sur la mobilité du recul démographique.

Part du revenu consacré aux dépenses de transport

Situation de référence en 2010

Scénario 3 en 2030



4 Scénarios de rupture et impacts sur les territoires représentatifs

Impacts des scénarios sur les territoires

1 SCOT Santerre Haute Somme

Synthèse : potentiels et vulnérabilités, problématique

Potentiels

L'excellent maillage du territoire en infrastructures de niveau national / européen, à l'interface de deux régions d'envergure européenne.

L'opportunité du projet de CSNE.

Vulnérabilités

Un territoire engagé dans une dynamique socio-économique inquiétante et une forte vulnérabilité à des crises ou changements de conjoncture.

Un territoire qui dispose actuellement de peu de leviers endogènes pour construire une nouvelle dynamique.

Problématique

Comment faire émerger et organiser une dynamique territoriale autour du réseau majeur d'infrastructures ? Comment redonner une cohérence interne au territoire, et organiser un système de mobilité répondant aux besoins de la population ?

4 Scénarios de rupture et impacts sur les territoires représentatifs

Impacts des scénarios sur les territoires

2 Pays de Thiérache

1- Relocalisation de l'activité économique

Variante A

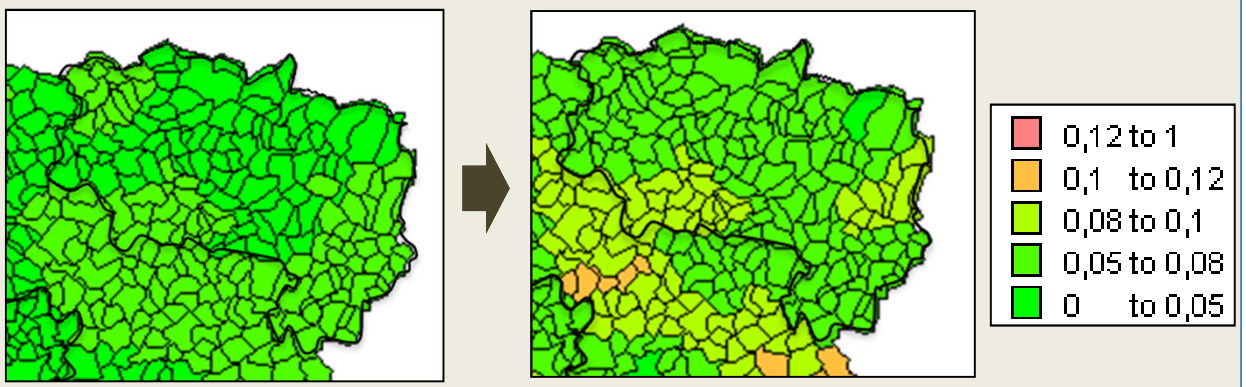
- Un scénario favorable à ce territoire au fonctionnement relativement endogène et qui prendrait appui sur le maillage en petites villes et bourgs.
- Valorisation des **circuits courts** et du potentiel d'un tourisme durable et de proximité.
- Une reprise caractérisée par une **réindustrialisation** du territoire, s'appuyant sur la main d'œuvre existante et une matière première de proximité.

Dans ce scénario, le renforcement du maillage territorial permet de générer des mobilités plus locales, et de compenser en grande partie la hausse des coûts énergétiques.

Part du revenu consacré aux dépenses de transport

Situation de référence en 2010

Scénario 1-A en 2030



4 Scénarios de rupture et impacts sur les territoires représentatifs

Impacts des scénarios sur les territoires

2 Pays de Thiérache

1- Relocalisation de l'activité économique

Variante B

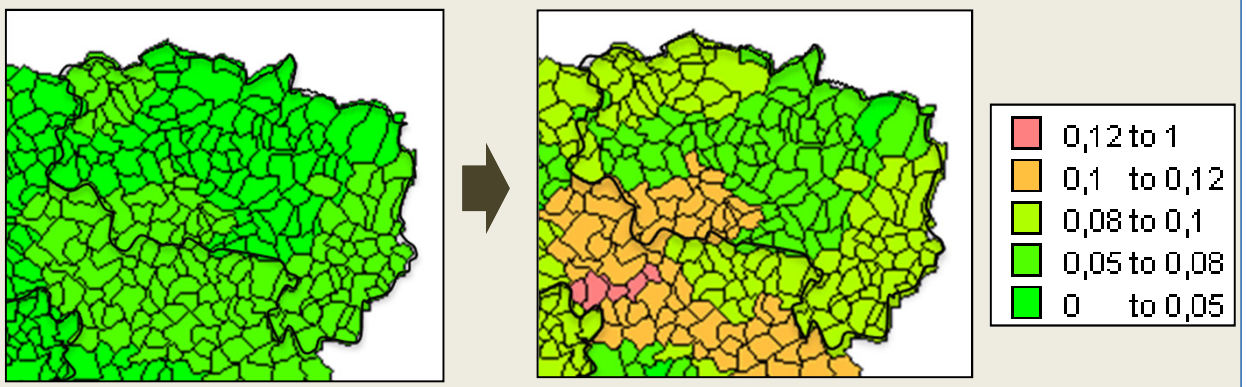
- Ce scénario bénéficierait avant tout aux régions bien connectées disposant d'une population active bien formée
- L'industrie encore présente sur le territoire (agro-alimentaire…) se **déplacerait vers des pôles extérieurs** (exemple: Saint Quentin)

Ce scénario entraîne des effets sur les mobilités légèrement plus négatifs que le scénario 1-A, en particulier pour les communes de l'ouest situées à proximité de St Quentin (augmentation des distances quotidiennes et des coûts).

Part du revenu consacré aux dépenses de transport

Situation de référence en 2010

Scénario 1-B en 2030



4 Scénarios de rupture et impacts sur les territoires représentatifs

Impacts des scénarios sur les territoires

2 Pays de Thiérache

2- Crise énergétique et économique

- Un territoire **vulnérable** à ce scénario car disposant encore d'un tissu industriel important et dont les niveaux de revenus de la population sont globalement bas. Une population qui risque de souffrir d'une **baisse des revenus et services de transfert.**
- Un territoire potentiellement attractif pour une frange de la population (25 – 35 ans) attirée par un retour à la ruralité

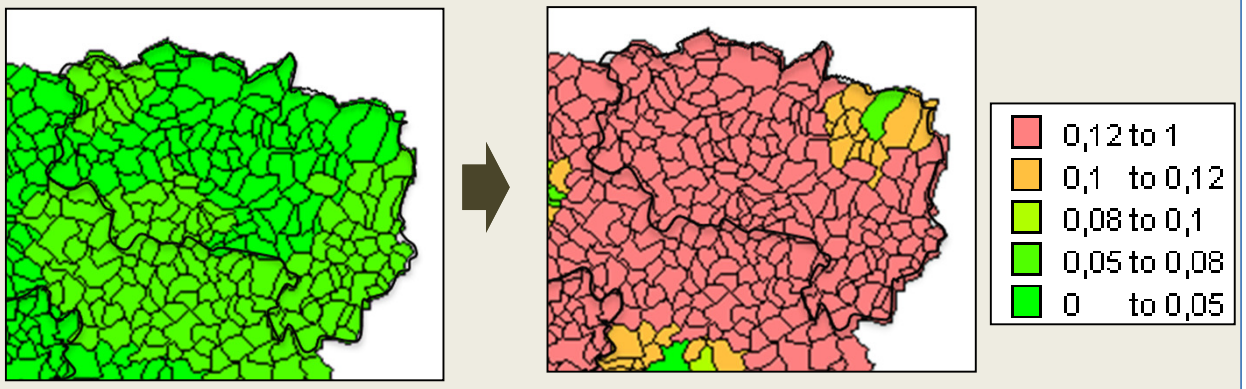
Des effets très négatifs pour les mobilités, à la fois en raison de la hausse des distances quotidiennes, de la hausse du prix du baril, que de la baisse du revenu disponible.

Le secteur de Hirson, plus polarisé, résisterait mieux que le reste du territoire.

Part du revenu consacré aux dépenses de transport

Situation de référence en 2010

Scénario 2 en 2030



4 Scénarios de rupture et impacts sur les territoires représentatifs

Impacts des scénarios sur les territoires

2 Pays de Thiérache

3- Recul démographique

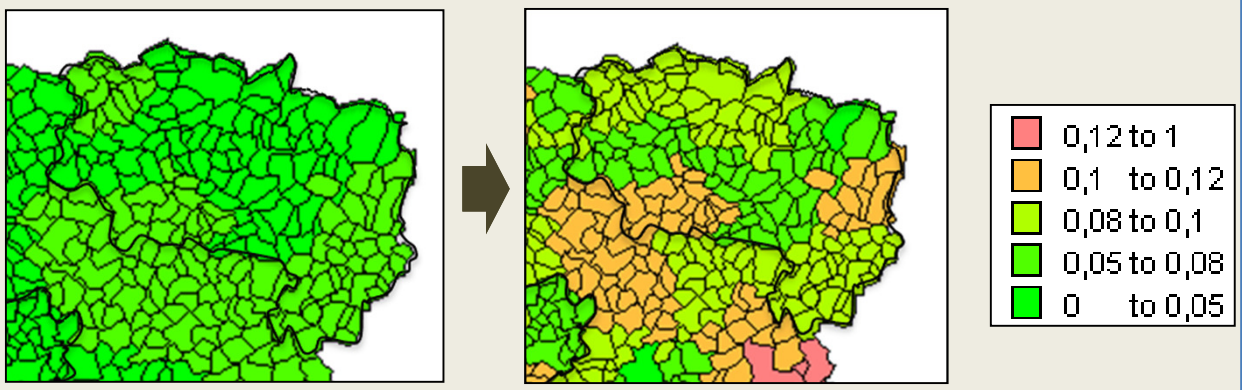
- Aggravation des tendances actuelles : **désertification** et abandon de certaines communes.
- Augmentation du nombre de personnes sur le territoire vivant des revenus et services de transferts (actifs aux chômage, personnes âgées).

Le recul de la population entraînerait une hausse du poids des dépenses transport dans le revenu des ménages, essentiellement en raison de la hausse du prix du baril, et de la progression des distances quotidiennes.

Part du revenu consacré aux dépenses de transport

Situation de référence en 2010

Scénario 3 en 2030



4 Scénarios de rupture et impacts sur les territoires représentatifs

Impacts des scénarios sur les territoires

2 Pays de Thiérache

Synthèse : potentiels et vulnérabilités, problématique

Potentiels

- **Un maillage de petites villes et de bourgs qui structure le territoire**
- **Le maintien d'un tissu industriel rural**
- **Une dépendance limitée aux territoires extérieurs**
- **Un positionnement potentiellement favorable à proximité de territoires densément urbanisés**

Vulnérabilités

- **La faiblesse de la trame urbaine**
- **La forte dépendance aux revenus de transfert**
- **Le déficit en jeunes et en actifs**
- **La dynamique négative de l'emploi, l'absence de filière économique porteuse**

Problématique

Comment engager une dynamique économique et résidentielle plus positive, et orienter le développement du territoire autour de la densité, de la proximité, des circuits courts et de l'organisation d'une chaîne de transport cohérente ?

4 Scénarios de rupture et impacts sur les territoires représentatifs

Impacts des scénarios sur les territoires

3 Scot du Grand Creillois

1- Relocalisation de l'activité économique

Variante A

- Une possible réindustrialisation du territoire qui s'accompagnerait d'un **réemploi de la population résidente** et d'une redynamisation des activités de services secondaires sur le territoire
- Une **relocalisation** de l'activité qui pourrait aboutir à une diminution du décalage entre emploi-actif, ainsi que des distances quotidiennes parcourues.

La hausse du prix du baril, associée à une réduction des distances quotidiennes (rapprochement lieu de travail – lieu de résidence)

Part du revenu consacré aux dépenses de transport

Situation de référence en 2010

Scénario 1-A en 2030



4 Scénarios de rupture et impacts sur les territoires représentatifs

Impacts des scénarios sur les territoires

3 Scot du Grand Creillois

1- Relocalisation de l'activité économique

Variante B

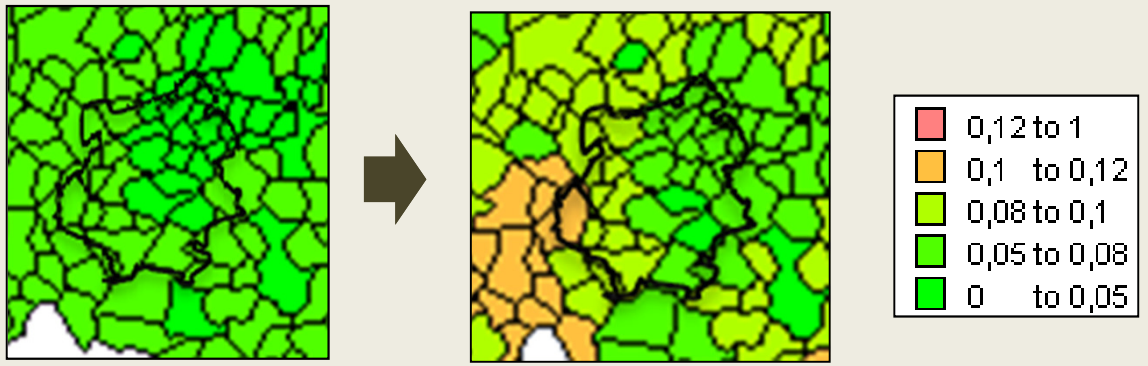
- Potentielle poursuite de la **tertiarisation** du territoire.
- Requalification urbaine qui accentuerait le développement de nouvelles activités et participerait à la modification du profil de la population active résidante.
- **Hausse des distances quotidiennes** et de la part de l'automobile (saturation du réseau TC francilien)

Avec la progression des distances quotidiennes, les dépenses des ménages dédiées au transport progresseraient. L'ouest du territoire, moins bien desservi en TC, serait le plus impacté.

Part du revenu consacré aux dépenses de transport

Situation de référence en 2010

Scénario 1-B en 2030



4 Scénarios de rupture et impacts sur les territoires représentatifs

Impacts des scénarios sur les territoires

3 Scot du Grand Creillois

2-Crise énergétique et économique

- Une crise accélérerait le processus de reconversion industrielle déjà en cours : les impacts sur le bassin d'emploi pourraient être considérables (augmentation du chômage, paupérisation), avec une **spécialisation du territoire** dans l'accueil de populations modestes
- Mais un territoire dont la localisation et la desserte (proximité Paris et de son bassin d'emploi, accessibilité route et TC, projets infrastructures) **atténueraient les effets de la crise** sur une population paupérisée.

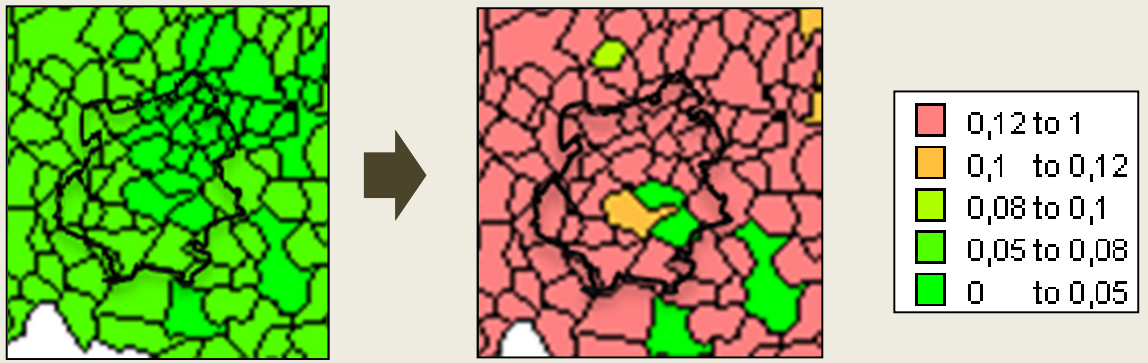
Les populations seraient fortement impactées par les conséquences de ce scénario sur le coût des déplacements et leur impact sur des revenus en baisse.

Le cœur urbain dense du territoire se verrait moins impacté en raison de l'importance de l'offre TC.

Part du revenu consacré aux dépenses de transport

Situation de référence en 2010

Scénario 2 en 2030



4 Scénarios de rupture et impacts sur les territoires représentatifs

Impacts des scénarios sur les territoires

3 Scot du Grand Creillois

3-Recul démographique

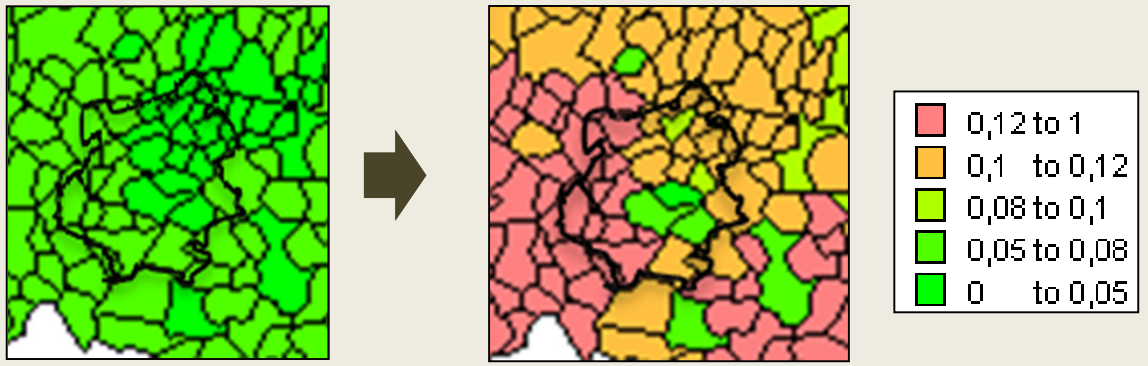
- Dans un contexte de **concurrence renforcée** entre territoires à l'échelle francilienne, le grand creillois voit sa spécialisation se renforcer : accueil de populations modestes, développement du tertiaire et des services aux entreprises.
- Conséquence : renforcement de la **dissociation emplois et actifs résidants**, aggravation du phénomène de migrations pendulaires.

L'aggravation du phénomène de migrations pendulaires concernerait l'ensemble des communes du territoire, avec un impact sur le budget des ménages d'autant plus important pour les communes situées hors de la Vallée de l'Oise.

Part du revenu consacré aux dépenses de transport

Situation de référence en 2010

Scénario 3 en 2030



Impacts des scénarios sur les territoires

3 SCOT du Grand Creillois

Synthèse : potentiels et vulnérabilités, problématique

Potentiels

Une localisation proche de la métropole francilienne, une excellente desserte TC vers Paris / Roissy

Une double dynamique de tertiarisation et de projet urbain ambitieux

Vulnérabilités

Une forte dépendance aux dynamiques métropolitaines (emploi, attractivité, spécialisation, accessibilité…)

Une spécialisation « sociale » qui s'accompagne d'une forte dissociation entre emplois et actifs

Problématique

Un choix stratégique pour le territoire : jouer la carte de la spécialisation au sein de la métropole ? Ou viser le rééquilibrage entre emplois et résidants, et la structuration d'une offre interne de mobilité ?

4 Scénarios de rupture et impacts sur les territoires représentatifs

Impacts des scénarios sur les territoires

4 Scot du Pays de Chaunois

1-Relocalisation de l'activité économique

Variante A

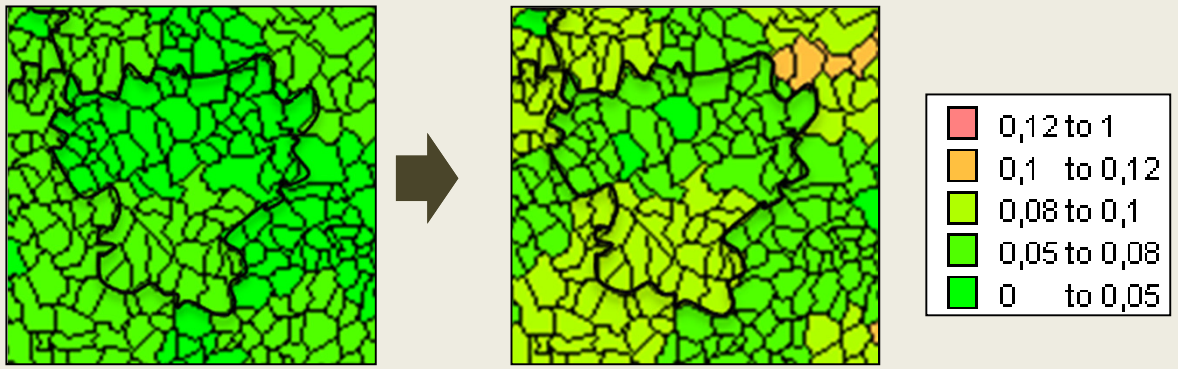
- Un scénario a priori **favorable** à un territoire bénéficiant d'une tradition et d'infrastructures industrielles importantes
- **Redynamisation de l'activité industrielle** et des pôles structurants du territoire (Chauny, Tergnier, La Fère)
- Relance potentielle de l'emploi **favorable au maintien des pôles secondaires** maillant le territoire

Le scénario se traduit par une progression mesurée des dépenses liées au transport, le territoire parvenant à réduire la tendance à l'affaiblissement de sa trame urbaine, et donc à mieux polariser les mobilités au niveau local.

Part du revenu consacré aux dépenses de transport

Situation de référence en 2010

Scénario 1-A en 2030



4 Scénarios de rupture et impacts sur les territoires représentatifs

Impacts des scénarios sur les territoires

4 Scot du Pays de Chaunois

1-Relocalisation de l'activité économique

Variante B

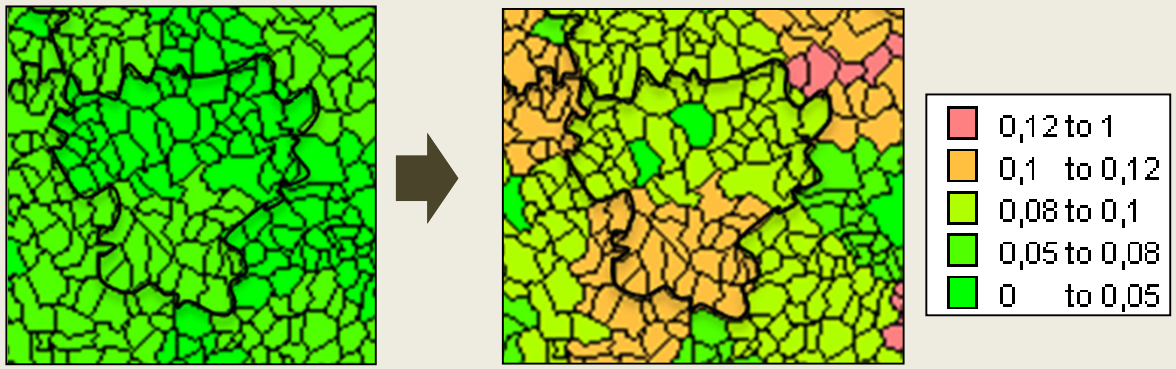
- Poursuite de la **tertiarisation** du territoire
- Un scénario qui bénéficierait avant tout aux **régions bien connectées**, disposant d'une population active bien formée à l'extérieur du territoire
- **Extension de l'aire d'influence** de Soissons, Laon et Saint Quentin
- **Recul démographique** et abandon progressif des zones rurales les moins bien desservies

La polarisation croissante du territoire par les agglomérations voisines entraînerait une progression des distances quotidiennes et des dépenses. Les franges rurales du territoire seraient les plus concernées par ce phénomène.

Part du revenu consacré aux dépenses de transport

Situation de référence en 2010

Scénario 1-B en 2030



4 Scénarios de rupture et impacts sur les territoires représentatifs

Impacts des scénarios sur les territoires

4 Scot du Pays de Chaunois

2- Crise énergétique et économique

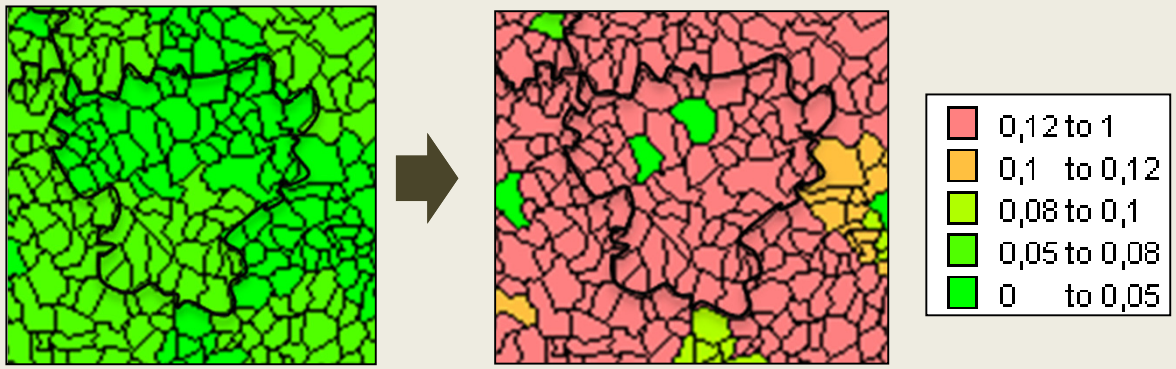
- Un scénario qui risquerait **d'aggraver les processus actuellement en cours**: fragilisation des zones rurales reculées et mal connectées au reste du territoire, fragilisation des populations fortement dépendante du véhicule individuel
- Conséquence : un recul démographique sensible et une forte **paupérisation** du territoire.
- Du fait de son organisation, ce territoire possède une **faible capacité de résilience** à un scénario de crise énergétique.

Le territoire subirait fortement les effets du scénario, avec une explosion du poids des dépenses transport dans le revenu des ménages. Chauny et Tergnier souffriraient moins en raison de leur densité urbaine.

Part du revenu consacré aux dépenses de transport

Situation de référence en 2010

Scénario 2 en 2030



Impacts des scénarios sur les territoires

4 Scot du Pays de Chaunois

3-Recul démographique

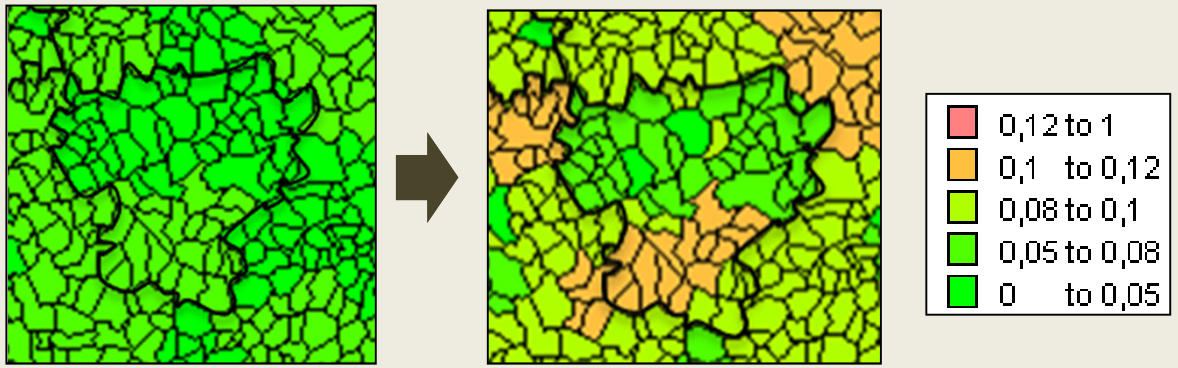
- Accélération du **départ des populations actives** vers les bassins d'emplois dynamiques,
- **Arrêt du processus de diffusion résidentielle** des agglomérations de St Quentin et Laon

Les impacts du scénario pour la mobilité seraient essentiellement perceptibles sur la partie sud du territoire, la plus rurale, qui verrait sa dépendance aux pôles urbains augmenter.

Part du revenu consacré aux dépenses de transport

Situation de référence en 2010

Scénario 3 en 2030



Impacts des scénarios sur les territoires

4 SCOT du Pays Chaunois

Synthèse : potentiels et vulnérabilités, problématique

Potentiels

Un maillage en petites villes qui organise le territoire

La présence de gares

La proximité de pôles urbains générateurs de dynamisme pour le territoire

Vulnérabilités

Le recul structurel de l'emploi industriel

La fragilisation des fonctions urbaines des petites villes

La dépendance croissante à des pôles urbains éloignés

Problématique

Comment redonner au territoire de nouveaux leviers de développement, et l'inscrire dans un renforcement des proximités entre habitants, emplois et services ? … un moyen de réduire une vulnérabilité de plus en plus grande à une crise énergétique

Impacts des scénarios sur les territoires

5 Communauté d'agglomération de Beauvais

1-Relocalisation de l'activité économique

Variante A

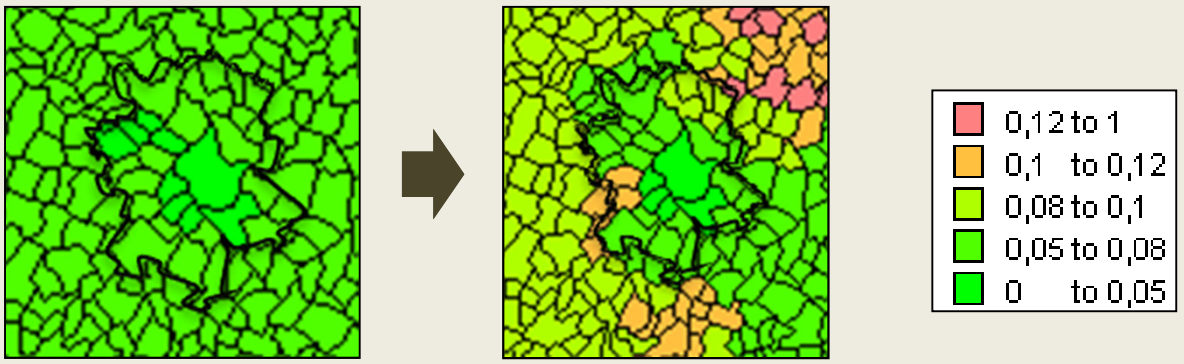
- Le **renforcement d'un tissu économique et tertiaire déjà dynamique**, et du rôle polarisant de Beauvais sur son bassin de vie
- Des **effets incertains sur les secteurs périphériques** de Beauvais, largement spécialisés dans la fonction résidentielle
- En l'absence d'un rééquilibrage centre – périphérie, pas d'effets majeurs sur les mobilités locales

Les impacts sur les coûts de déplacements apparaissent peu significatifs, hormis sur les franges du territoire, qui correspondent aux secteurs sur lesquels les actifs effectuent de longues distances quotidiennes.

Part du revenu consacré aux dépenses de transport

Situation de référence en 2010

Scénario 1-A en 2030



Impacts des scénarios sur les territoires

5 Communauté d'agglomération de Beauvais

1-Relocalisation de l'activité économique

Variante B

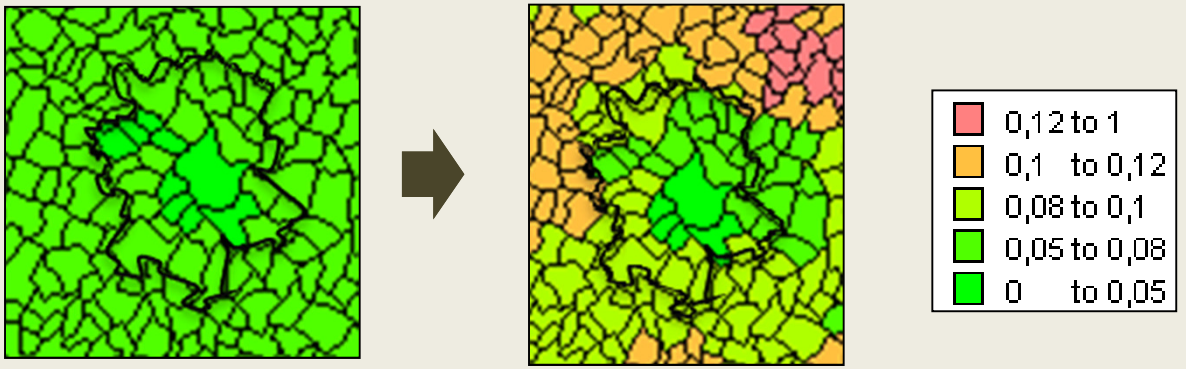
- Un scénario qui s'avérerait favorable à Beauvais surtout si sa **connexion à la métropole** francilienne s'améliorait significativement
- Développement de la trame urbaine existante, et regroupement des activités économiques. Scénario qui risque de profiter avant tout à la **ville-centre**, qui dispose des services et des infrastructures.

Ce scénario d'une polarisation croissante sur Beauvais aggraverait significativement la dépendance des périphéries à la ville centre, avec pour conséquence une hausse des dépenses de transport.

Part du revenu consacré aux dépenses de transport

Situation de référence en 2010

Scénario 1-B en 2030



Impacts des scénarios sur les territoires

5 Communauté d'agglomération de Beauvais

2-Crise énergétique et économique

- Le territoire, qui dispose des services et des infrastructures, devrait **moins souffrir de la crise** que le reste du département
- Effet probablement important sur le **trafic aérien** low cost, activité de l'aéroport de Beauvais très vulnérable
- Les populations des 2è et 3è couronnes seraient en revanche **très impactées** par les effets de la crise

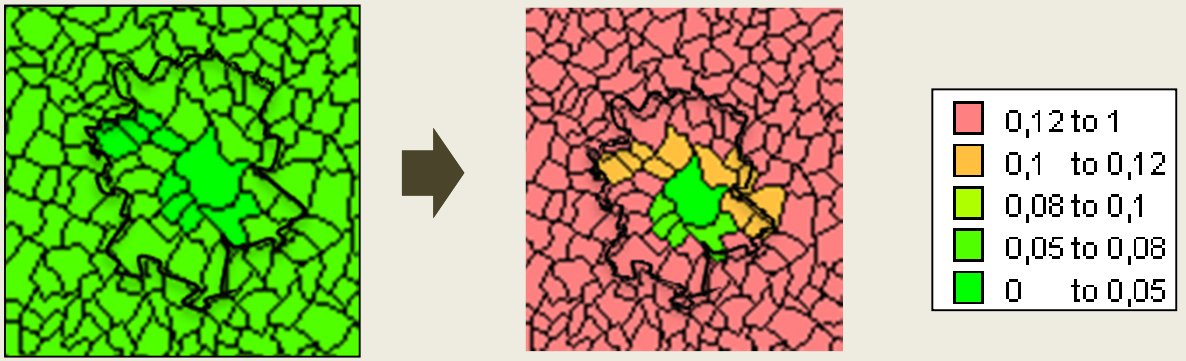
Le centre de l'agglomération de Beauvais parviendrait à limiter les effets de la crise sur les dépenses des ménages.

Les périphéries de 2è et 3è couronnes seraient en revanche nettement plus impactées.

Part du revenu consacré aux dépenses de transport

Situation de référence en 2010

Scénario 2 en 2030



4 Scénarios de rupture et impacts sur les territoires représentatifs

Impacts des scénarios sur les territoires

5 Communauté d'agglomération de Beauvais

3-Recul démographique

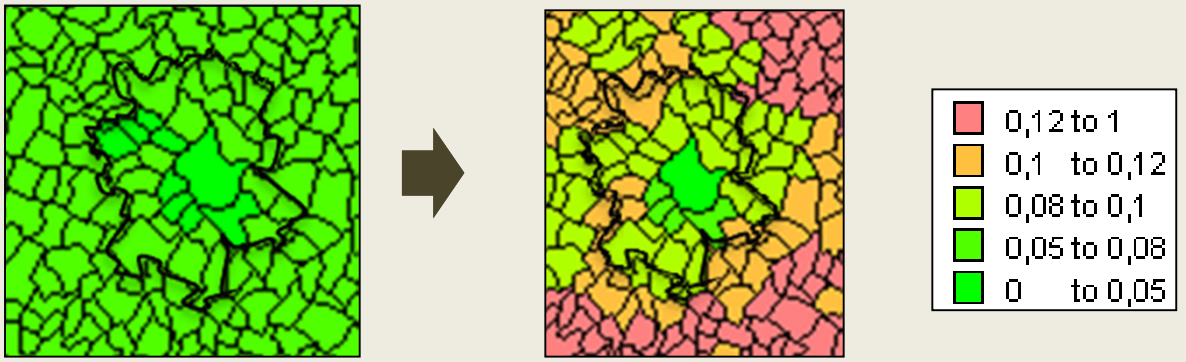
- L'agglomération dispose de davantage **d'atouts comparatifs** que l'espace rural ou les petites villes pour attirer les actifs ; elle pourrait donc conserver une dynamique économique et résidentielle positive
- La situation des populations de 2ème et 3ème couronne resterait **préoccupante**, sauf si une stratégie de développement de pôles secondaires permettait de réduire leur vulnérabilité énergétique

Les seconde et troisième couronnes de l'agglomération verraient leurs dépenses liées au transport augmenter sensiblement, mais avec un impact qui resterait mesuré en raison du niveau de revenu relativement élevé des ménages.

Part du revenu consacré aux dépenses de transport

Situation de référence en 2010

Scénario 3 en 2030



Impacts des scénarios sur les territoires

5 Communauté d'agglomération de Beauvais

Synthèse : potentiels et vulnérabilités, problématique

Potentiels

Un pôle de services structurant, un tissu économique dynamique

La proximité de l'Ile de France

La présence d'un aéroport international

Vulnérabilités

L'hypertrophie du centre par rapport à sa périphérie

Le faible impact de l'aéroport sur l'activité économique

La moins bonne connexion à l'Ile de France que d'autres pôles urbains picards

Problématique

Comment rééquilibrer le fonctionnement territorial de Beauvais avec sa périphérie, afin de réduire une vulnérabilité croissante en termes énergétique, et permettre la mise en œuvre d'une politique articulant efficacement urbanisme et transport ?

Bilan des scénarios et de leurs impacts prévisibles

- La conclusion est claire : quel que soit le scénario retenu, **le coût de la mobilité quotidienne va fortement augmenter dans les prochaines années**.
- La part moyennes des dépenses des ménages consacrées au transport pourrait atteindre 25% dans certaines communes dans un scénario de crise économique couplée à une crise énergétique (hypothèse d'un baril de pétrole à 300$)
- Les **territoires ne seront pas égaux face à cette augmentation** : les cœurs d'agglomérations et, dans une moindre mesure, les territoires ruraux, seront moins exposés. En revanche, les territoires périurbains, les plus dépendants à des trajets automobiles sur de longues distances, souffriront particulièrement de la fin d'une énergie à bon marché.
- Cet exercice soulève une **problématique fondamentale pour les acteurs locaux** : les territoires picards se sont, comme ailleurs en France, construits sur le principe de l'accès de tous à une énergie abondante et peu chère. Ce temps est bientôt révolu. Comment réduire la dépendance aux énergies fossiles ? Comment réorganiser les territoires pour qu'ils imposent moins de distances à parcourir quotidiennement, et permettent à leurs habitants d'être moins dépendants de l'automobile individuelle ?

5 Scénario de cadre d'action

Une fois les problématiques de mobilité identifiées, il s'agit de les croiser avec les orientations régionales concernant le thème de la mobilité.

Plusieurs schémas régionaux proposent des orientations en termes de mobilité : quel bilan peut-on en retirer ? En quoi ces orientations répondent-elles aux problématiques de mobilité des territoires ?

5 Scénarios de cadre d'action et territorialisation

Le cadre d'action régional a été analysé en deux temps successifs :

1. Analyser les documents stratégiques régionaux comportant des orientations concernant l'organisation de la mobilité, en déduire les grands contours du « scénario de cadre d'action » régional ;
2. Examiner la pertinence et la cohérence de ce scénario de cadre d'action dans le contexte spécifique à chacun des 5 territoires représentatifs.

Documents analysés :

- Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire (SRADDT), élaboré par le Conseil régional
- Schéma Régional Climat, Air et Energie (SRCAE) co-élaboré par la DREAL et le Conseil régional
- Schéma Régional des Infrastructures de Transport (SRIT), élaboré par le Conseil régional
- Plan d'Action Stratégique de l'Etat 2011-2013

Le SRADDT

La problématique de la mobilité est abordée en 4 chapitres :

1. Echelle régionale et interrégionale
2. L'échelle intrarégionale basée sur un réseau de métropoles
3. L'échelle intra régionale basée sur l'interface urbain / rural
4. Développer la fluidité des mobilités

Une stratégie qui met l'accent sur :

- Le positionnement interrégional, la capacité à développer des réseaux métropolitains
- Le renforcement d'une trame régionale à deux échelles (les 10 villes moyennes et les pôles de proximité)
- La priorité à la complémentarité des fonctions urbaines, aux coopérations entre villes, et au renforcement du maillage en transports collectifs

Le SRADDT

Lecture critique :

- La réflexion stratégique est abordée en niveaux territoriaux successifs, sans articulation explicite entre ces niveaux.
- Pas d'approche globale à l'échelle des bassins de vie
- Pas de réflexion spécifique sur le processus de dissociation croissante entre les lieux d'emploi et les lieux d'habitat
- Au final, la question de la **cohérence** des évolutions (et des choix) n'est pas clairement posée

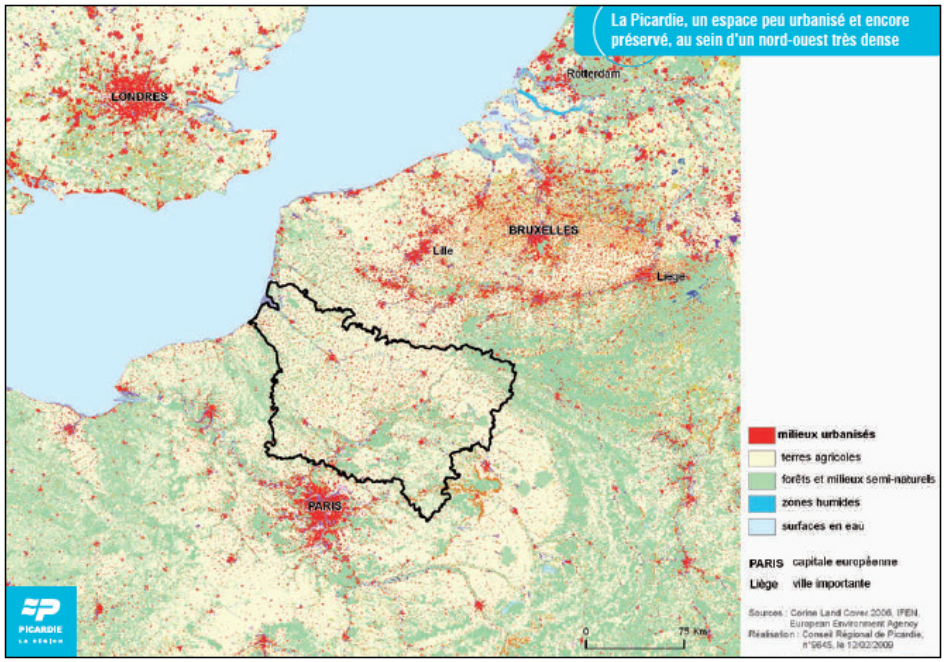
Pages suivantes : détail du document

Le SRADDT

1. Echelle régionale et interrégionale

Principes de base

- La Picardie a un positionnement géographiquement stratégique, carrefour entre l'Île-de-France, Londres, le Nord-Ouest européen.
- Elle connaît des flux importants de marchandises et d'hommes, mais pas toujours maîtrisés.
- Les activités économiques attirées par le territoire picard sont consommatrices d'espaces mais peu pourvoyeurs d'emplois.
- La Picardie représente – notamment aux yeux de l'Île-de-France – un « réservoir d'actifs ».
- La Région participe à trois pôles de compétitivité sur son territoire : Industrie et Agro-Ressources, I-Trans, Up-Tex. Elle a du potentiel à faire valoir en termes d'innovation



Le SRADDT

1. Echelle régionale et interrégionale

Orientations

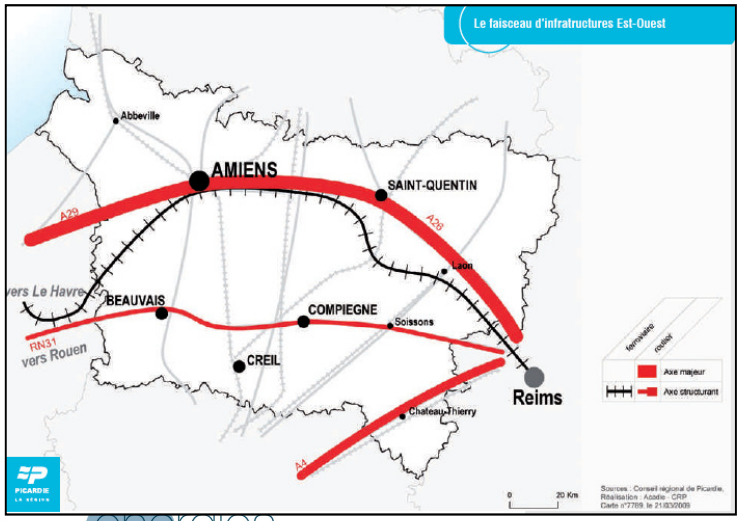
- La Picardie doit valoriser ses atouts et améliorer son image (excellences productives, qualité de vie, etc.) mais aussi maîtriser l'urbanisme et préserver les sites sensibles de son territoire (naturels, patrimoniaux) susceptibles d'être dégradé en cas d'attractivité trop importante.
- La Picardie doit assumer la multipolarité que lui offre sa situation et les dynamiques régionales voisines : elle en a les moyens (infrastructures de transports, accessibilité du territoire…) et porte des projets à vocation internationale (aéroport de Beauvais, projet Canal-Seine-Nord-Europe…).
- La région doit améliorer sa capacité à exporter et à attirer des richesses. Elle doit renouveler son mode productif. Le soutien conséquent à l'innovation, ou encore les circuits courts, tant dans l'agriculture que dans les biens manufacturés, sont des pistes intéressantes pour la région.
- La région picarde doit développer des réseaux au-delà du périmètre régional. À titre d'exemple, le dispositif « Picardie International » aide les entreprises picardes à gagner de nouveaux marchés.
- La Picardie doit tirer parti des portes internationales (intérieures ou limitrophes à son territoire), qui l'insèrent dans le paysage européen tout en servant son développement : porte aéro-industrielle de Méaulte, lignes TGV, aéroports, porte multimodale de Roissy, etc.

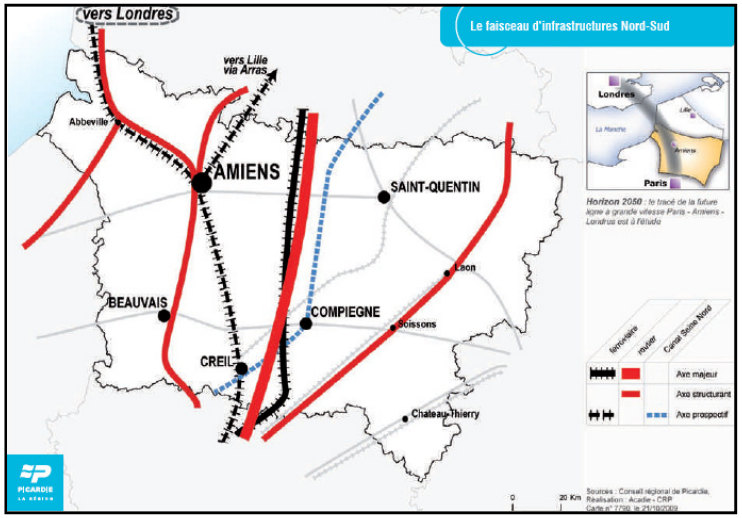
Le SRADDT

1. Echelle régionale et interrégionale

Orientations (suite)

- La Picardie pourrait favoriser un développement autour d'une ligne TGV Paris-Londres en passant par Amiens.
- Des axes nord-sud et est-ouest doivent être valorisés en termes de mobilité interrégionale. Cela passe par :
  - un renforcement de l'offre multimodale ;
  - une réduction de l'essaimage de la logistique.



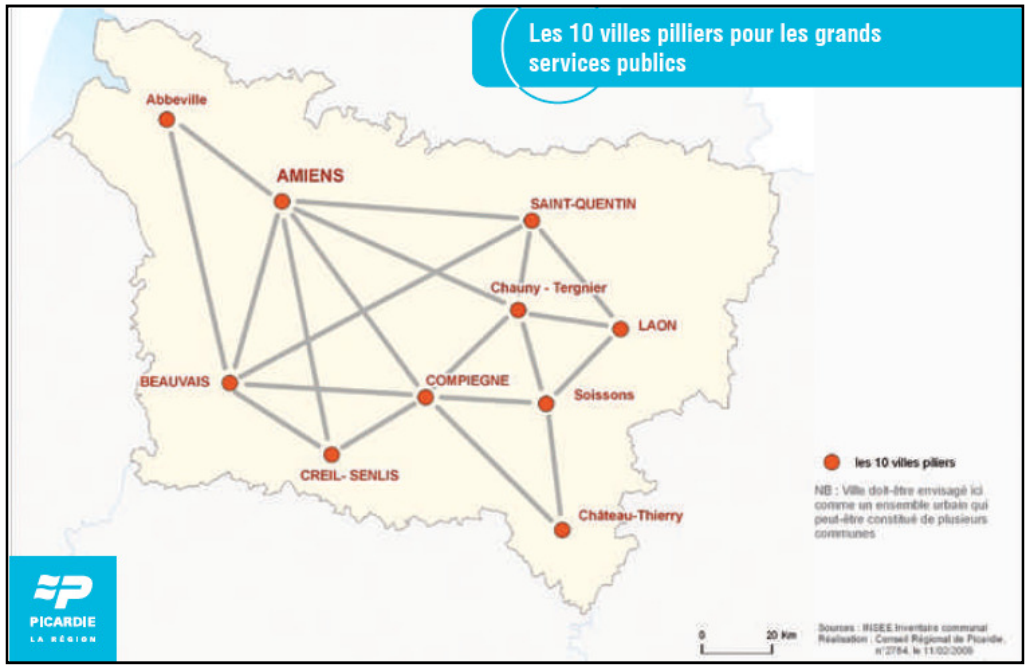


Le SRADDT

2. L'échelle intra régionale basée sur un réseau de métropoles

Principes de base

- La Picardie est caractérisée par un maillage de villes moyennes à une demi-heure de trajet les unes des autres.
- La « multipolarité » se confirme en Picardie, comme en atteste les tendances démographiques.
- La Picardie doit renforcer son armature urbaine, en consolidant la métropole picarde : une métropole multipolaire.
- De nombreux Picards préfèrent encore consommer à l'extérieur de la région : c'est l'impact de la concurrence des grands pôles voisins.



Le SRADDT

2. L'échelle intra régionale basée sur un réseau de métropoles

Orientations

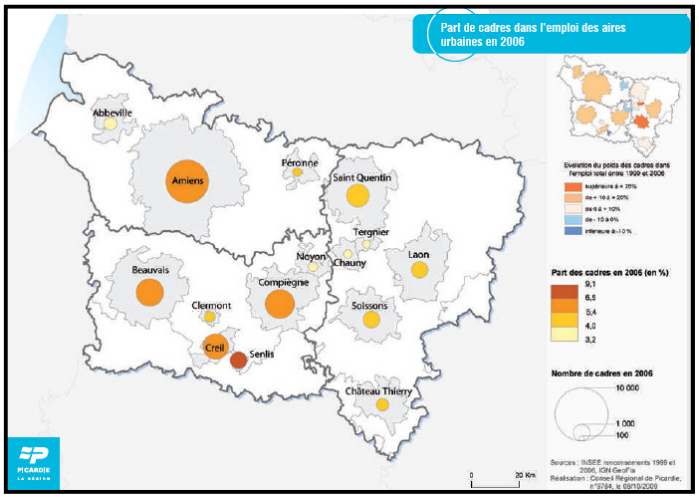
- Il est nécessaire pour la Picardie d'inventer une nouvelle forme de cohérence territoriale capable de créer des synergies et d'aboutir à une mise en réseau efficace des atouts et des fonctionnalités picardes.
- La Picardie doit adopter une nouvelle perspective :
  - ses villes doivent être désormais toutes porteuses d'au moins un projet ou une fonction d'excellence ;
  - mis en réseau, cet ensemble ferait métropole.
- Une répartition équilibrée des fonctions de base sur le territoire picard constitue donc une priorité forte (répartition des services d'accès au travail, à la santé, à l'emploi, à l'éducation…).
- Un réseau d'une dizaine de villes « piliers » (les aires urbaines les plus importantes) doit voir le jour. Elles doivent affirmer leur rôle majeur dans le maillage du territoire, à travers leur offre de services, de formation, de transports,
- La Picardie présente encore une marge significative d'opportunités en termes de coopération entre ses grandes aires urbaines, d'échange de bonnes pratiques, etc. Les dix principales villes de la région pourraient notamment travailler sur des enjeux communs, comme le développement des quartiers de gare, en centre-ville.

Le SRADDT

2. L'échelle intra régionale basée sur un réseau de métropoles

Orientations (suite)

- Les villes picardes doivent renforcer leurs fonctions d'excellence : elles sont la vitrine de la Picardie.
- Le dialogue entre les principales villes picardes doit s'axer sur leurs complémentarités. Or, des fonctions d'excellence de chacune découlera des besoins en transports spécifiques, une accessibilité nécessaire, fluide, basée sur la multimodalité.
- L'essor des zones périurbaines nécessitera de moderniser le réseau de transport existant en périphérie des dix grandes zones urbaines.
- L'essor de pôles technologiques et de pôles universitaires doit servir ce dessein (futur complexe hospitalo-universitaire, pôle sur l'autonomie des personnes…).
- Le rôle moteur d'Amiens dans le développement des fonctions métropolitaines de la Picardie s'avère déterminants vis-à-vis des autres villes picardes comme de l'image régionale (excellence culturelle, tourisme d'affaire, enseignement supérieur…).
- La région développe le marketing territorial et améliore son accessibilité à l'échelle européenne.

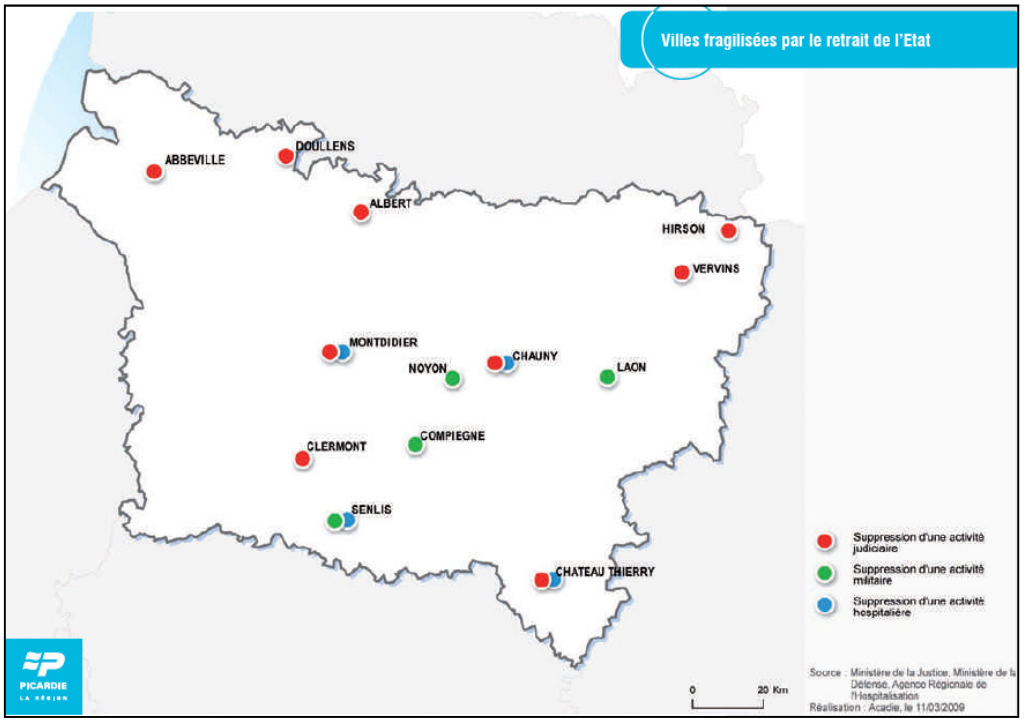


Le SRADDT

3. L'échelle intra régionale basée sur l'interface urbain / rural

Principes de base

- Les petites villes picardes se positionnent sur une nouvelle offre de services (services aux secteurs productifs, services à la personne…).
- Des synergies entre les différentes villes doivent s'observer. Des rôles nouveaux émergent pour chacune d'entre elles, dans une perspective de complémentarité.
- Toutefois, le modèle régional est avant tout rurbain. La périurbanisation reste le premier mode de croissance démographique en Picardie, et les petites villes du territoire sont toujours plus fragilisées (retrait des services de l'Etat) : elles en sont d'autant moins attractives.



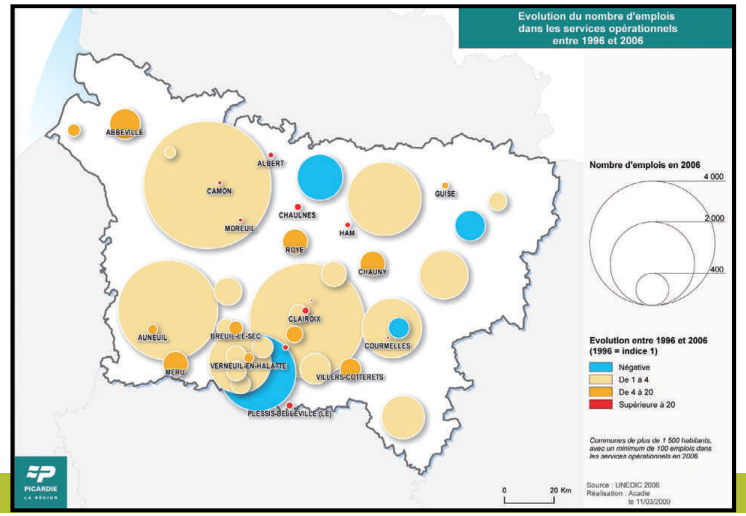
Le SRADDT

3. L'échelle intra régionale basée sur l'interface urbain / rural

Orientations

- La Picardie doit anticiper les grandes transformations et pallier les carences inhérentes au retrait croissant de l'Etat dans les petites villes : celles-ci doivent avant tout parachever leur complémentarité.
- Les villes fragilisées par le retrait des services de l'Etat doivent développer des secteurs productifs (industrie, agriculture), qui ont un effet levier sur l'emploi et sur le reste du tissu économique. Elles doivent toutefois le faire vers des secteurs stratégiques : fonctions d'appui au tissu productif rural, circuits-courts…
- Les « services opérationnels », des services de base (nettoyage, gardiennage, services intérimaires) doivent également être développés : la proximité géographique y est primordiale, ils ne sont donc pas compromis par la proximité de villes importantes. Il en est de même pour les services à la personne (à l'emploi et à la formation, à la petite enfance, aux personnes âgées…).

- La région picarde doit pallier les carences en services et en commerces dans ses campagnes – elles sont plus élevées que la moyenne française. Il en va de la qualité de vie dans les campagnes (notamment les campagnes résidentielles) et donc de leur attractivité.
- Les campagnes picardes peuvent servir de laboratoire : elles ont donc un rôle à jouer dans l'attractivité globale de la région.

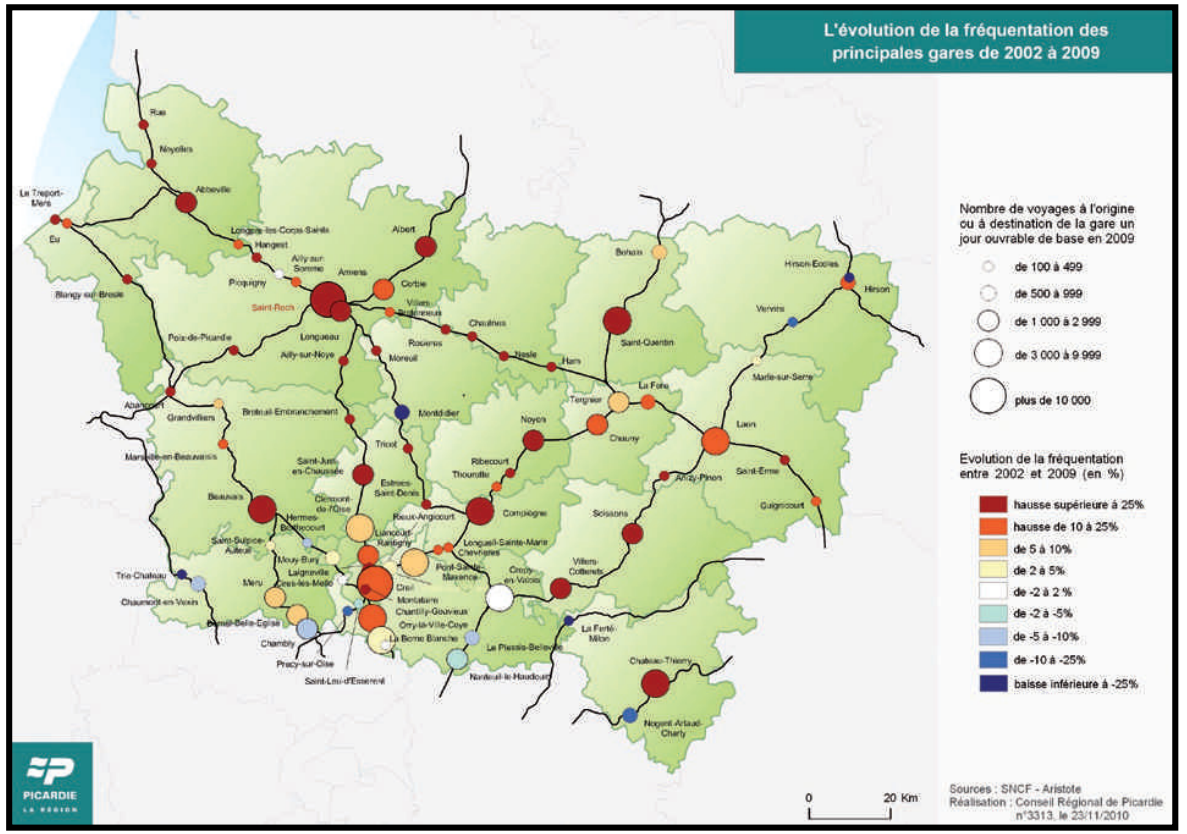


Le SRADDT

4. Développer la fluidité des mobilités

Principes de base

- Un maillage de lignes et de gares ferroviaires structurent le territoire picard, notamment entre les petites villes. Les petites gares sont essentielles au maillage.
- Un maillage de lignes et de gares ferroviaires structurent le territoire picard, notamment entre les petites villes. Les petites gares sont essentielles au maillage.
- En Picardie, le service ferroviaire fait clairement concurrence à l'usage de la voiture. Le Schéma Régional d'Infrastructures des Transports conforte cette réalité.

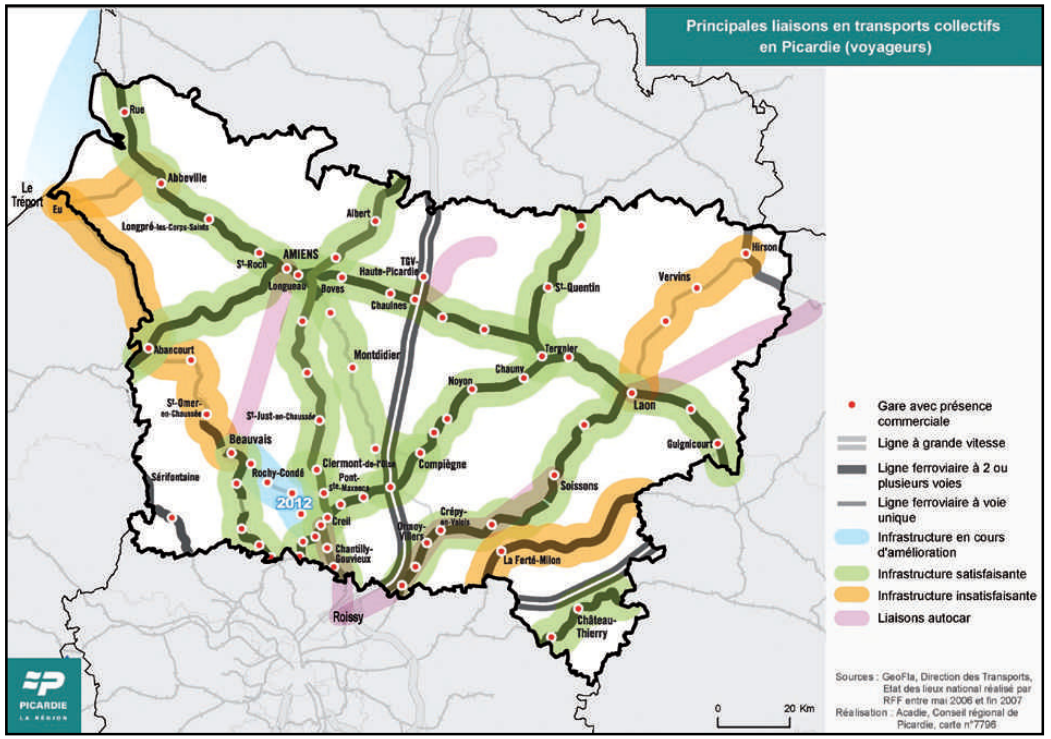


Le SRADDT

4. Développer la fluidité des mobilités

Orientations

- La Picardie doit améliorer les mobilités interurbaines pour garantir une accessibilité rapide (« à moins d'une heure ») entre les différents points fonctionnels de la métropole picarde. Cela suppose un accès performant aux grands équipements culturels, de santé, universitaires, etc. c'est-à-dire une offre en infrastructures mais aussi en transports en commun performants.
- Toujours dans cette perspective de fluidifier les mobilités interurbaines dans la métropole picarde, la région doit proposer un éventail plus ouvert pour les trajectoires résidentielles et professionnelles.
- Doivent également être développé :
  - l'accès rapide aux portes internationales (TGV, aéroport…) ;
  - les technologies de l'information et de la communication (dispositifs d'espaces publics numériques, couverture numérique du territoire…).



Le SRCAE

- Une approche thématique de la question de la mobilité
- Une approche orientée autour de la réduction des émissions de gaz à effet de serre et de l'amélioration de la sobriété énergétique

Lecture critique :

- Pas de territorialisation des orientations : comment articuler ces objectifs globaux aux politiques locales de mobilité ?

Pages suivantes : détail du document

Le SRCAE

Une mobilité durable pour les politiques d'aménagement

Principes de base

- La dispersion de l'habitat et la concentration de l'emploi autour de quelques pôles font de la Picardie l'une des trois régions françaises où les distances domicile-travail sont les plus longues.
- Deux enjeux majeurs résultent de ce constat : la maîtrise de la mobilité d'une part, par l'engagement de politiques d'aménagement et d'urbanisme permettant de réduire les besoins de déplacement ; et le développement de modes de transports moins polluants au premier rang desquels les modes doux et les transports collectifs.
- Les transports individuels motorisés représentent 69% du nombre de déplacements en Picardie. Et la distance moyenne des déplacements domicile-travail y est 20% plus grande que la moyenne française. Cette situation globale confère à l'échelle régionale un degré de consommation énergétique très élevé et une forte dépendance vis-à-vis de la voiture. Ce contexte réduit la résilience du territoire picard.
- La région picarde se doit de développer son offre en transports collectifs tout en réduisant les distances quotidiennes à parcourir. Cela induit d'agir à la fois sur les politiques de mobilité et transports, et sur celles d'aménagement des territoires.

Orientations

- La Picardie doit favoriser une mobilité durable par ses politiques d'aménagement : cela passe par une offre en transports en commun pertinente et par une politique d'aménagement du territoire favorisant une réduction des déplacements quotidiens.
- Une offre intermodale tend à être développée – la part modale des transports collectifs est d'ailleurs en nette augmentation. Des travaux de compréhension des freins à l'utilisation des transports en commun par les usagers picards sont en cours.
- Outre la qualité de l'offre en la matière, la Picardie doit impulser une évolution des habitudes et des pratiques de déplacement.

Le SRCAE

Une amélioration de la performance énergétique des modes de transport

Principes de base

- Le rythme de renouvellement du parc automobile permet l'introduction de progrès techniques de façon rapide.
- En Picardie, 81% des ménages possèdent au moins un véhicule motorisé.
- Les agro-carburants, dont certains possèdent un potentiel de développement économique régional, représentent une part anecdotique des véhicules (0,3% des véhicules de la région, 0,4 à l'échelle nationale).
- La région picarde se doit de développer son offre en transports collectifs tout en réduisant les distances quotidiennes à parcourir. Cela induit d'agir à la fois sur les politiques de mobilité et transports, et sur celles d'aménagement des territoires.

PASE 2011 - 2013

- Ce document développe des orientations thématiques, qui ne sont pas territorialisées
- Il n'y a pas d'approche spécifique sur la mobilité, qui est seulement abordée à deux reprises de manière indirecte :
  - Rappel de l'excellent maillage régional en infrastructure de déplacement, et du risque d'accentuation de l'effet « territoire de passage » ;
  - Orientation sur la valorisation économique du canal Seine-Nord Europe

SRIT

- Le diagnostic a été adopté en 2009, mais élaboration du Schéma n'est pas encore achevée.

5 Scénario de cadre d'action

Questions induites pour les territoires

5 Scénarios de cadre d'action et territorialisation

La mise en œuvre de ces différentes stratégies régionales ne peut s'envisager de la même manière en fonction des territoires et de leurs problématiques de mobilité.

Il s'agit donc d'identifier les questions spécifiques que ce cadre d'action fait émerger pour chacun des territoires représentatifs.

5 Scénarios de cadre d'action et territorialisation

1 SCOT Santerre Haute Somme

Rappel du bilan des scénarios de rupture

Potentiels

L'excellent maillage du territoire en infrastructures de niveau national / européen, à l'interface de deux régions d'envergure européenne.

L'opportunité du projet de CSNE.

Vulnérabilités

Un territoire engagé dans une dynamique socio-économique inquiétante, et une forte vulnérabilité à des crises ou changements de conjoncture.

Un territoire qui dispose actuellement de peu de leviers endogènes pour construire une nouvelle dynamique.

Problématique

Comment faire émerger et organiser une dynamique territoriale autour du réseau majeur d'infrastructures ? Comment redonner une cohérence interne au territoire, et organiser un système de mobilité répondant aux besoins de la population ?

Cadre d'action régional : les pistes à développer

Un cadre pour envisager le développement durable d'un territoire traversé par de grandes infrastructures.

Mobilité et urbanisme durables : quelles préconisations adaptées à un territoire rural ?

Des préconisations pour s'engager dans une approche intégrée et cohérente des choix de développement territorial et d'organisation de la mobilité.

5 Scénarios de cadre d'action et territorialisation

2 Pays de Thiérache

Rappel du bilan des scénarios de rupture

Potentiels

- Un maillage de petites villes et de bourgs qui structure le territoire
- Le maintien d'un tissu industriel rural
- Une dépendance limitée aux territoires extérieurs
- Un positionnement potentiellement favorable à proximité de territoires densément urbanisés

Vulnérabilités

- La faiblesse de la trame urbaine
- La forte dépendance aux revenus de transfert
- Le déficit en jeunes et en actifs
- La dynamique négative de l'emploi, l'absence de filière économique porteuse

Problématique

Comment engager une dynamique économique et résidentielle plus positive, et orienter le développement du territoire autour de la densité, de la proximité, des circuits courts et de l'organisation d'une chaîne de transport cohérente ?

Cadre d'action régional : les pistes à développer

Des préconisations pour s'engager dans une approche intégrée et cohérente des choix de développement territorial et d'organisation de la mobilité.

Une stratégie régionale d'appui à la filière agro-alimentaire et au tourisme en milieu rural ?

Un territoire pour l'expérimentation de solutions technologiquement innovantes ? (usage du numérique, véhicules électriques…)

3 SCOT du Grand Creillois

Rappel du bilan des scénarios de rupture

Potentiels

Une localisation proche de la métropole francilienne, une excellente desserte TC vers Paris / Roissy

Une double dynamique de tertiarisation et de projet urbain ambitieux

Vulnérabilités

Un territoire engagé dans une dynamique socio-économique inquiétante, et une forte vulnérabilité à des crises ou changements de conjoncture.

Un territoire qui dispose actuellement de peu de leviers endogènes pour construire une nouvelle dynamique.

Problématique

Un choix stratégique pour le territoire : jouer la carte de la spécialisation au sein de la métropole ? Ou viser le rééquilibrage entre emplois et résidants, et la structuration d'une offre interne de mobilité ?

Cadre d'action régional : les pistes à développer

Organiser la mobilité d'un territoire intégré dans une région métropolitaine : concilier la connexion à la métropole avec les réponses à apporter aux besoins locaux de mobilité.

Aborder de manière intégrée les équilibres territoriaux, économiques et sociaux, ainsi que leurs effets sur les mobilités quotidiennes.

4 SCOT du Pays Chaunois

Rappel du bilan des scénarios de rupture

Potentiels

- Un maillage en petites villes qui organise le territoire
- La présence de gares
- La proximité de pôles urbains générateurs de dynamisme pour le territoire

Vulnérabilités

- Le recul structurel de l'emploi industriel
- La fragilisation des fonctions urbaines des petites villes
- La dépendance croissante à des pôles urbains éloignés

Problématique

Comment redonner au territoire de nouveaux leviers de développement, et l'inscrire dans un renforcement des proximités entre habitants, emplois et services ? … un moyen de réduire une vulnérabilité de plus en plus grande à une crise énergétique

Cadre d'action régional : les pistes à développer

La nécessaire cohérence des choix entre le développement de l'emploi, des services, de la démographie et la politique de transport.

Les pistes pour « reconstruire » un territoire générant au quotidien de courtes distances de déplacements.

5 Communauté d'agglomération de Beauvais

Rappel du bilan des scénarios de rupture

Potentiels

Un pôle de services structurant, un tissu économique dynamique

La proximité de l'Ile de France

La présence d'un aéroport international

Vulnérabilités

L'hypertrophie du centre par rapport à sa périphérie

Le faible impact de l'aéroport sur l'activité économique

La moins bonne connexion à l'Ile de France que d'autres pôles urbains picards

Problématique

Comment faire émerger et organiser une dynamique territoriale autour du réseau majeur d'infrastructures ? Comment redonner une cohérence interne au territoire, et organiser un système de mobilité répondant aux besoins de la population ?

Cadre d'action régional : les pistes à développer

Articuler une stratégie d'organisation du territoire avec une organisation plus durable des mobilités : distances plus courtes et possibilités de report modal sur les transports collectifs.

Bilan de l'analyse du scénario de cadre d'action

- Un cadre régional d'action qui repose sur deux « piliers » :
  - Une approche territoriale à plusieurs échelles (SRADDT)
  - Une approche thématique visant une organisation des mobilités au service de la sobriété énergétique (SRCAE)
- Un cadre régional dont la portée réelle pose cependant question :
  - La déclinaison du SRADDT en SRIT n'a pas été réalisée
  - L'articulation SRADDT / SRCAE ne semble pas prévue
  - Quelle territorialisation des principes régionaux du SRADDT et du SRCAE ? Quel accompagnement des politiques locales ?
- Une question essentielle semble peu abordée, celle de la cohérence des choix de développement :
  - Entre les différentes échelles territoriales (de l'interrégional au local)
  - Entre les choix de développement (et notamment les dimensions économique et résidentielle)
- Le croisement de ce scénario de cadre d'action avec les problématiques de mobilité des territoires confirme la nécessité de territorialiser les stratégies, afin de les adapter réellement aux enjeux locaux.

6 Benchmark

Un travail de benchmark a été effectué afin de comprendre comment d'autres territoires se sont organisés pour répondre à leurs enjeux de mobilité, et en quoi leurs expériences peuvent être utiles pour les territoires picards.

6 Benchmark

Nous présentons dans les pages qui suivent des expériences traduisant différentes approches de la mobilité :

A

- Des solutions techniques pour améliorer la performance, la qualité, la lisibilité et l'accessibilité de l'offre de transport
- Réduire le besoin de mobilité physique

B

Mieux articuler urbanisme et transport… en milieu urbain comme en milieu rural

C

Solutions de long terme : vers les modèles allemand ou suisse ?

6 Benchmark

A *Des solutions techniques pour améliorer la performance, la qualité, la lisibilité et l'accessibilité de l'offre de transport*

Nom de l'expérience	Lieu	Page du rapport
"Schwester Monika" un bus aménagé pour le transport des populations à mobilité réduite ou nécessitant des soins Municipalité de Schmiedeberg	Municipalité de Schmiedeberg, Osterzgebirge, Saxe, Allemagne	p. 181
Une stratégie de développement du vélo	Koprivnica, Croatie	p. 182
Pas de moteur dans la Vallée du Erlauf	Wieselburg, Autriche	p. 183
Aide à la mobilité sur de courts trajets	Gaillon, Eure, Haute Normandie	p. 184
Halte ferroviaire	Neuville-sur-Sarthe, Pays du Mans	p. 185
Expérimentation de Multibus, un service de transport à la demande en milieu rural	District de Heinsberg, Allemagne	p. 186
Le projet "Rural Transport Solutions"	Communautés en Finlande, Ecosse, Suède et Islande	p. 187
La stratégie de mobilité	Pays du Lunévillois	p. 188
Nice Métropole : la mobilité durable avec IBM et le « Smarter Cities Challenge »	Nice Métropole	p. 189
Service de transport en voiture en milieu rural pour publics dépendants	Languedoc Roussillon	p. 191
Service de transport à la demande en milieu rural peu dense	Pays du Doubs Central	p. 192
Organisation d'un service de co-voiturage	Finistère	p. 193
Organisation d'un service de transport vers les maisons de santé	Communauté de communes de la Puisaye Nivernaise	p. 194
Organisation d'une plate-forme de mobilité	Pays Nivernais Morvan, Bourgogne	p. 195
Service d'aide à la mobilité en milieu rural	Territoires ruraux dans le Nord de la	p. 196
Services à distance grâce au numérique	Vaucluse	p. 197

« Schwester Monika" – un bus aménagé pour le transport des populations à mobilité réduite ou nécessitant des soins.

Municipalité de Schmiedeberg, (Osterzgebirge, Saxe, Allemagne)

Contexte /problématique : Les plus âgés, les personnes handicapées ou nécessitant des soins sont souvent exclus des activités sociales telles que les excursions ou la participation à des évènements. Comment rompre l'isolement de ces personnes tout en allégeant leurs familles ?

Stratégie et projet mis en œuvre : Le projet « Schwester Monika" consiste en une unité mobile de déplacements et de soins pour les personnes handicapées ou âgées en zone rurale. L'accent a été mis sur l'amélioration de la qualité de vie des personnes ayant des besoins spéciaux en prévoyant des dispositions matérielles pour le déplacement et des soins de jour dans une camionnette aménagée ainsi que du personnel de soins médicaux.

Des déplacements hebdomadaires à la clinique de santé d'Altenberg pour des bilans de santé ont également été organisés.

Financement/Coûts :

Financement total : 285 600 euros dont Fond européen FEADER contribution (€) 13 500

Contribution nationale (€) 5 500 et contribution privée (€) 267 600

Résultats/Limites : Organisés au départ deux fois par mois les déplacements ont lieu maintenant jusqu'à plusieurs fois par semaine

Une stratégie de développement du vélo

Koprivnica, Croatie

Contexte /problématique : Koprivnica, ville de 34 000 habitants, très marquée par une forte tradition cycliste a vu l'arrivée de la voiture s'accompagner du phénomène d'étalement urbain, de détérioration des routes et d'une réorganisation de l'espace urbain autour de la voiture. En 2001, avec l'élection d'une nouvelle équipe municipale, le Conseil de Koprivnica décide de réorienter le développement de la ville vers le développement durable.

Stratégie et projet mis en œuvre : une stratégie de développement du vélo à travers laquelle toute l'utilisation du réseau a été repensée, ciblant plus précisément les enfants, les personnes âgées, les personnes à mobilité réduite ou encore les employés municipaux.

Résultats / limites : Ce sont aujourd'hui 75km de voies piétonnes et cyclistes aménagées ainsi que 60km de routes de campagne cyclables, pour une augmentation totale de plus de 25% du nombre de trajets en vélo par rapport à 2004. La ville dispose de deux mètres de piste cyclable par habitant. Les différentes initiatives ont permis de réduire le nombre de trajets en voiture, et donc les embouteillages et les émissions de GES.

Partenaires : Le Conseil de Koprivnica, les associations et les citoyens

Pas de moteur dans la Vallée du Erlauf

Wieselburg, 4000 habitants, Autriche

Contexte /problématique : La ville de Wieselburg partage ses infrastructures et ses écoles avec 4 000 habitants supplémentaires des communes voisines. Ainsi, 2 500 élèves y sont accueillis chaque jour. La Mairie s'est alarmée des embouteillages devant les établissements scolaires alors qu'il suffit d'un quart d'heure pour faire un kilomètre à pied ou trois kilomètres en vélo dans la Vallée

Stratégie et projet mis en œuvre : La Mairie de Wieselburg a lancé en 2004 le jeu « Pas de moteur dans la vallée du Erlauf ! » pour encourager les élèves à préférer la marche à pied, le vélo ou les transports en commun pour se rendre à l'école. Le jeu commence généralement à l'occasion de la journée sans voiture et dure trois à quatre semaines.

Financement/Coûts : Les prix sont financés par les sponsors de la ville, qui n'a plus qu'à régler les coûts d'impression des cartes de jeu

Résultats/Limites : En 2004, année où Wieselburg a lancé le jeu, quatre communes ont participé, soit 2 500 enfants de huit écoles. Les participants sont chaque année plus nombreux. Quant au nombre de voitures devant les écoles, il diminue sensiblement le temps du jeu, la majorité des enfants refusant que leurs parents les amènent

Partenaires du projet : La Mairie, les sponsors locaux

Aide à la mobilité sur de courts trajets

Gaillon, 7000 habitants (Eure, Haute Normandie)

Contexte /problématique : De nombreux habitants travaillant à Paris, plus de 200 véhicules en direction ou en provenance de la gare, située à 5 kilomètres traversent et engorgent chaque jour le centre-ville et saturent le parking de la gare. D'autres habitants sans véhicule parcourent parfois jusqu'à 2 kilomètres à pied pour rejoindre la gare.

Stratégie et projet mis en œuvre : La ville a mis en place fin 2009 un service de navette gratuit par minibus qui s'adresse également aux voyageurs ne disposant pas de véhicule. L'objectif est de faciliter l'accès à la gare, celui du marché le mardi matin, et de poursuivre l'aide aux résidants du foyer des personnes âgées sur de courts trajets. Ce service fonctionne avec un système de carte, après inscription en mairie et renseignement d'un questionnaire. La navette fait une boucle entre 5 h 45 et 8 h 30 puis entre 17 heures et 19 h 45. Le reste de la journée, le minibus fonctionne à horaires fixes.

Financement/Coûts : Le service est gratuit pour tous les Gaillonnais. Le financement est assuré par des annonceurs, la mairie n'ayant payé que l'équipement d'un accès et d'un emplacement pour personnes handicapées (4 500 euros). Si le système des annonceurs peut en financer un second, un autre minibus suivra rapidement.

Résultats/Limites : Au vu du succès rencontré, la commune a réfléchi à la mise en place d'un second minibus : « Très utile le matin et le soir pour la gare, il assurerait, dans la journée, un service à la demande. » Le questionnaire usagers a permis une bonne visibilité de la demande et l'identification de leurs déplacements préférentiels. Ceci a permis de déterminer des arrêts stratégiques, les heures de pointe et d'analyser les conditions d'adhésion des habitants à ce service. » .

Partenaires du projet : La Ville, les annonceurs

6 Benchmark

Halte ferroviaire

Neuville-sur-Sarthe, Pays du Mans

Contexte : Ce Pays est concerné par le phénomène de périurbanisation puisqu'il se situe en deuxième et troisième couronne mancelle. A ce titre, la halte ferroviaire de Neuville-sur-Sarthe est seulement à environ 10km du Mans, soit 7 minutes en train. Le train est ici deux fois plus rapide que la voiture pour rejoindre le centre du Mans. Les migrants pendulaires sont particulièrement visés, ou encore les étudiants.

Stratégie et projet mis en œuvre Le projet s'est inscrit dans une logique de multimodalité (train, voiture, vélo, marche, mais aussi ligne départementale de transports interurbains et projet de parking de covoiturage). Il a consisté en la création d'une halte ferroviaire sur la ligne Le Mans-Alençon-Caen, aménagement d'un parking, d'un abri à vélo et connexion avec les sentiers de déplacement doux (marche à pied et vélo). Cette réalisation s'est accompagnée d'une réflexion sur les horaires de desserte. La halte ferroviaire est desservie par trois trains le matin et trois trains le soir.

Financement/Coûts :

Coût total du projet : 101 680,76€ HT - Coût éligible FEADER : 85 722,95€

Montant FEADER : 47 147,62€ (soit environ 46% du total)

Cofinanceurs : Conseil Régional (CTU Pays du Mans)

Résultats/Limites : Ce nouveau service à la population permet un accès et une utilisation facilitée du train pour encourager ce mode de transport relativement respectueux de l'environnement, faciliter la mobilité de la population et limiter les coûts liés aux transports routiers. La halte est utilisée chaque jour par une quarantaine de personnes.

Partenaires : Région des Pays de la Loire, Département de la Sarthe, Communauté de communes Rives de Sarthe, CAUE 72)

Expérimentation de Multibus, un service de transport à la demande en milieu rural

District de Heinsberg, Allemagne

Contexte /problématique : « Multibus » est un projet pilote du programme de recherche ministériel : "Les transports publics et la Région". Le Ministère allemand de l'Education et des Sciences a lancé un appel à propositions, auquel la Région a répondu en partenariat avec l'entreprise publique de transports en commun « WestEnergie und Verkehr ». Il y avait un réel besoin en transport et mobilité en milieu rural. Pour commencer, il a été choisi comme champ d'expérimentation les trois plus petites communes du district de Heinsberg : Gangelt, Selfklant et Waldfeucht. Elles comprennent environ 10 000 habitants chacune.

Stratégie développée : Multibus, un service de transport à la demande en milieu rural. Il a fallu un an pour mettre en place le service d'un point de vue opérationnel et l'expérimentation initiale a consisté dans le déploiement d'une flotte de quatre Multibus dans trois villes.

Financement/Coûts : Les perspectives sont d'intégrer un service de livraison au service usagers, qui combinerait le dépôt de passagers et de colis, afin d'améliorer la rentabilité.

Résultats/Limites : Aujourd'hui près de 15 Multibus transportent 50 000 personnes par an. Le service s'étend maintenant à tout le district de Heinsberg pendant les weekends. Cela représente une population de plus de 250 habitants. Si Multibus ne prétend pas être une alternative complète à la voiture, il contribue à réduire l'usage des voitures privées.

Partenaires du projet : La Région, le bureau d'études

Le projet « Rural Transport Solutions »

Plusieurs communautés en Finlande, en Écosse, en Suède et en Islande collaborent pour augmenter l'accès aux transports en commun dans des zones confrontées à l'isolement, à une faible densité démographique et à un vieillissement de la population combiné à un exode des jeunes. Le projet « **Rural Transport Solutions** » (RTS) vise à développer des systèmes et des services de transport rural et côtier à la fois innovants et viables afin de diminuer l'exclusion sociale des individus habitant dans des zones peu peuplées et d'augmenter la vitalité et la viabilité de ces zones de la périphérie nord.

L'Union européenne a investi près d'un million d'euros dans ce projet, qui met en œuvre des essais pilotes qui testent d'autres solutions possibles au transport rural. L'idée est d'élaborer dans ce domaine un modèle d'action global que d'autres régions de la périphérie nord de l'Europe confrontées à des problèmes similaires pourront utiliser pour concevoir leurs propres solutions.

À titre d'exemple, le bus du village de Kölsillre, en Suède est un exemple d'essai pilote réussi dans le cadre de ce projet. Le principe d'un « bus de village » consiste à ce que les villageois organisent leurs propres déplacements en commun avec un minibus. Il n'y a pas d'itinéraires fixes ni d'heures de départ. Le bus est stationné dans le village et se rend généralement à Ânge, une ville plus importante située à 45 km de là. Le transport est gratuit et les habitants peuvent demander au bus de partir à un moment précis. Le bus s'arrête aussi pour prendre des gens sur le bord de la route. Ce transport public est donc adapté aux besoins spécifiques de la population.
En 2011, ce bus a transporté plus de 4 100 passagers, ce qui est considérable pour une population de seulement 100 habitants.



La stratégie de mobilité

Lunévillois

Contexte /problématique : confronté à une diminution et à une redistribution de l'offre de services sur son territoire, le Pays du Lunévillois a fait de la mobilité durable une thématique centrale de sa charte de développement dès 2002.

Stratégie et projet mis en œuvre : Le pays a élaboré une stratégie de mobilité durable en mobilisant le programme Leader 2007- 2013, en réalisant une étude sur la mobilité et les transports et enfin en créant un pôle d'excellence rurale dédié. Sa stratégie regroupe un ensemble d'actions étalé sur plusieurs années, allant de la sensibilisation à l'utilisation des transports en commun, au développement du covoiturage ou du vélo, en passant par la mise en place d'un transport à la demande grâce à une délégation partielle de la compétence « transport » de la part du Conseil général, là où la desserte en transport en commun est difficile, notamment dans certaines communes rurales non desservies. Réalisation d'actions de sensibilisation dans les écoles- Achat de 4 minibus pour mettre en place un service de Transport à la demande dans 8 des 9 intercommunalités du Pays et une centrale de réservation et d'information sur l'offre locale de transport- Mise en place d'un réseau de 15 aires de covoiturage et amélioration de l'inter modalité des gares du territoire (en cours)- Création d'un garage solidaire (en cours) incluant un service de location de véhicules

Financement/Coûts : Programme LEADER 2007- 2013, Pôle d'excellence rural

Résultats/Limites : Le pays a réussi à mettre en place un panel large d'actions complémentaires, qui mobilise de très nombreux partenaires associatifs et institutionnels dans le cadre d'une approche globale de la problématique intégrant les besoins sociaux, les préoccupations écologiques et le développement économique du territoire à long terme. Il a été confronté à plusieurs reprises au décalage entre les périmètres administratifs et les périmètres des services adaptés aux besoins de mobilité

Partenaires du projet : Europe, Etat, ADEME, Conseil général de Meurthe et Moselle, Conseil régional de Lorraine, Intercommunalités et communes du Pays, structures d'insertion.

Nice Métropole : la mobilité durable avec IBM et le « Smarter Cities Challenge »

Recommandations établi par l'équipe d'experts d'IBM dans le cadre du « Smarter Cities challenge »
En mars 2012, Alain Bénichou, Président d'IBM France a remis à Christian Estrosi, Maire de Nice, Président de la Métropole Nice Côte d'Azur, le rapport de recommandations établi par l'équipe d'experts d'IBM dans le cadre du « Smarter Cities challenge ».
Cette initiative mondiale d'engagement sociétal d'une durée de 3 ans va permettre à 100 villes du monde entier (sur la base d'un concours) de bénéficier des compétences et de la technologie d'IBM pour les aider à résoudre les enjeux économiques, sociaux et environnementaux des prochaines années.
La ville de Nice fait partie des 24 villes dans le monde à avoir reçu le prix « Smarter Cities Challenge » en 2011 dans le cadre des actions citoyennes d'IBM.

A la suite de cette nomination, 6 experts d'IBM issus de différents pays (Allemagne, France, Inde, UK, Suisse, US) ont été détachés pour venir travailler pendant 3 semaines aux cotés des équipes de Nice Côte d'Azur.
Ces experts ont établi un diagnostic précis des enjeux pour la Métropole de Nice Côte d'Azur en matière de mobilité durable et ont livré des recommandations pour construire la ville de demain.

Transformer un très grand nombre de données en connaissances utiles au service des citoyens
Une ville intelligente utilise la technologie pour transformer ses systèmes centraux et optimiser des ressources limitées. Plus les villes grandissent, plus les systèmes à gérer deviennent complexes et plus la quantité d'informations à traiter est importante. Le défi posé par un avenir durable est lié à la capacité à transformer un très grand nombre de données en connaissances utiles au service des citoyens et de l'écosystème qui gère et planifie l'avenir de nos territoires urbains.

Fort de ce constat, l'équipe des 6 consultants d'IBM a procédé à une analyse globale des actions et des projets de la Métropole afin de formuler ses recommandations, notamment en se basant sur les meilleures pratiques identifiées au niveau mondial par IBM dans le domaine des transports intelligents.

Nice Métropole : la mobilité durable avec IBM et le « Smarter Cities Challenge »

Recommandations dans 3 domaines principaux

- Le domaine de la gouvernance : avec la proposition de créer un centre d'excellence visant à coordonner et accompagner les projets innovants de manière transversale pour éviter que les systèmes fonctionnent de manière isolée les uns des autres ;
- Le domaine de la collaboration avec comme objectifs : la définition d'une architecture de l'information commune afin de standardiser et homogénéiser les nouveaux moyens de collecte de l'information (capteurs, trafics, données GPS, etc), l'amélioration de la communication entre les acteurs de l'écosystème des transports et les citoyens, la réduction des coûts de mise en œuvre de nouveaux services. Les citoyens doivent être des acteurs de la construction de la ville de demain.
- Le domaine de la mobilité intelligente : IBM propose de créer une plateforme de données permettant d'avoir une vision globale du système de transport.
Celle-ci permettra de partager avec les citoyens les conditions de transport en temps réel et à venir, et ainsi d'améliorer la planification des déplacements et l'information aux citoyens.

Des solutions technologiques conçues au plus près des attentes des citoyens
Suite à ces recommandations, la Métropole Nice Côte d'Azur a souhaité : mettre en place rapidement un centre d'excellence dédié aux projets innovants, bâtir une architecture de l'information pour améliorer la mobilité des citoyens, favoriser la participation des citoyens.
« Comme le recommandent les experts d'IBM, il est essentiel que les solutions technologiques soient conçues au plus près des attentes des citoyens. Ainsi, les services de la Métropole Nice Côte d'Azur mettront en place à ma demande, dans les semaines à venir, un panel de citoyens qui sera amené à donner un avis sur toutes les composantes de la ville intelligente. » a souligné Christian Estrosi, Maire de Nice, Président de la Métropole Nice Côte d'Azur.

« Grâce à ce programme d'engagement sociétal remporté par la Métropole Nice Côte d'Azur, IBM participe au développement des fondamentaux d'un système de transports intelligent destiné à faire de Nice Côte d'Azur, un territoire de référence en matière de mobilité. En 2012 IBM poursuivra son engagement pour bâtir, ville par ville, une planète plus intelligente ». précise Alain Bénichou, Président d'IBM France.

Rappelons ce qu'est le "Smarter Cities Challenge"
Le "Smarter Cities Challenge" est organisé par le département Corporate Citizenship d'IBM et la Fondation Internationale d'IBM. Depuis 1911, IBM met son savoir-faire et ses compétences technologiques au service de la société civile et contribue au progrès social. Pour en savoir plus le "Smarter Cities Challenge" : http://smartercitieschallenge.org/ (Ce site ne fait pas partie du domaine ibm.com)

Service de transport en voiture en milieu rural pour publics dépendants
Languedoc Roussillon

Contexte /problématique :

- Territoire : Languedoc Roussillon à la fois rural et urbain
- Particuliers habitant dans des zones rurales ou sans moyen pour se déplacer

Service proposé : Taxi à bas coût : service de transport en voiture avec chauffeur à bas prix.

Mode de financement / rentabilité :

- Financement privé, notamment par la publicité
- Tarif forfaitaire par voiture en fonction de la distance parcourue
- Service rentable

Résultats :

- Transport de 270 000 personnes entre début 2010 et courant 2012
- 2011 : 137 200 personnes accompagnées, générant un revenu de 2 millions €

Service de transport à la demande en milieu rural peu dense

Pays du Doubs Central

Contexte /problématique :

- Pays du Doubs Central : territoire rural faiblement peuplé et vaste (36 hab / km²)
- Difficulté de certains habitants à se déplacer vers les bourgs centraux, les services et les moyens de transports importants (gare)

Service proposé : Service de transport à la demande

Mode de financement / rentabilité :

- Soutien financier européen LEADER (jusqu'en 2008) / conseil général du Doubs (50%) / communautés de commune et communes membres (20%) / usagers (10%)
- Coût en 2008 : 166 000 euros / non rentable (subventions)

Résultats :

- 1500 voyageurs / an avec hausse de la fréquentation chaque année
- 2008 : 3141 voyages pour 4 600 voyageurs

Organisation d'un service de co-voiturage

Département du Finistère

Contexte /problématique :

- Département du Finistère : 127 hab / km² ; 879 500 habitants
- Forte utilisation de la voiture sur un territoire peu dense (volonté de réduire la pollution, de diminuer la consommation d'espace et de restreindre le coût des déplacements) et difficulté de certains pour se déplacer

Service proposé : Appui au covoiturage dans le département : site internet pour mettre en relation les personnes, création d'aires de covoiturage

Mode de financement / rentabilité :

- Financement par le conseil général avec participation de l'ADEME
- Coût : Site pour 4 ans = 41 313€ HT ; Aires de covoiturage : 500 000€ / an
- Rentabilité : non (subventions)

Résultats :

- Site internet : 353 visiteurs / jours en moyenne
- Covoiturage : nombre cumulé de trajets déposés : 2808 entre 2008 et 2011
- Bilan : difficulté pour atteindre les publics en difficulté, limites liées à la faible appropriation de la pratique du covoiturage et problème de mise en relation

Organisation d'un service de transport vers les maisons de santé

Communauté de communes de la Puisaye Nivernaise

Contexte /problématique :

- Communauté de communes de la Puisaye Nivernaise en région Bourgogne : 20 hab / km² / 3597 habitants
- Patients de la maison de santé ne disposant pas des moyens matériels pour se déplacer

Service proposé : Aide financière en matière de transport vers les maisons de santé : prise en charge des courses de taxi pour se rendre à la maison de santé

Mode de financement / rentabilité :

- Financement : Conseil régional (10 000€ maximum par an) et patient (5€, 20% du coût global)
- Rentabilité : non

Résultats :

- 2008 : 400 transports de patients (33 déplacements / mois pour 152 bénéficiaires)
- 2007/2008 : hausse de 68% des déplacements
- Prise en charge de personnes qui ne consultaient par la maison de santé

Organisation d'une plate-forme de mobilité

Pays Nivernais Morvan

Contexte /problématique :

- Pays Nivernais Morvan en région Bourgogne : 14 hab / km², 37 618 habitants
- Carences importantes des transports en commun, absence d'information et difficultés pour se rendre aux formations professionnelles

Service proposé :

- Plate-forme mobilité du Nivernais Morvan : améliorer et compléter l'offre de transports existante
- Centre d'appel : information individualisée et multimodale
- Mise à disposition de véhicules
- Transports par navette

Mode de financement / rentabilité :

- Financement : subventions de partenaires / participation prélevée par véhicule / cotisation des membres bénéficiaires du service de navettes.
- Rentabilité : non

Résultats :

- Saturation du services de transport par navette
- 2008 : plus de 400 appels sur la plate forme mobilité
- Navettes pour les formations : 80 personnes par an

Service d'aide à la mobilité en milieu rural

Territoires ruraux dans le Nord

Contexte /problématique :

- Dans les environs de Dunkerque et environs de Lille en secteur rural
- Difficulté de déplacement des personnes en parcours d'insertion professionnelle et /ou sociale : lutter contre l'exclusion

Service proposé :

Service d'aide à la mobilité : transport accompagné et location de cyclomoteurs

Mode de financement / rentabilité :

- Financement : Conseil général (50%) / PLIE (15%) / subventions d'exploitations et de participation (38%), prestation de services (21%)

Résultats :

- Transport accompagné : 134 personnes prises en charge en 2008 pour 1077 transports dont 89% pour la formation
- Location de cyclomoteurs : 259 personnes dont 90% personnes pour accéder à un emploi
- Réponse à une réelle demande en termes de mobilité

6 Benchmark

Services à distance grâce au numérique : un levier pour réduire le besoin de mobilité physique ? Une solution à développer pour les espaces ruraux ?

Eclairage proposé :
Quelques enseignements de l'étude menée par RCT en 2010 pour la DDT du Vaucluse : *étude prospective sur les TIC au service de la mobilité motorisée, dans un contexte de hausse des coûts énergétiques*.

6 Benchmark

À quelles conditions les TIC peuvent-ils contribuer à la mobilité quotidienne ?

	Transport des particuliers				Accès aux services	
	Co-voiturage	TàD	Autopartage	Offre multimodale	e services	Visio-accueil
Problématique du SCOT	Optimiser la mobilité individuelle et collective, et améliorer le report modal.				Permettre l'accès à distance aux services, à la formation ou à l'emploi	
APPORT POTENTIEL DES TIC	**Optimisation mobilité**	**Optimisation mobilité**	**Optimisation mobilité**	**Optimisation mobilité**	**E Substitution**	**E Substitution**
Couts et complexité de mise en œuvre	Mise en œuvre simple, mais besoin de mesures incitatives (voies réservées, sécurité de la mise en relation, parking relais….)	Les couts du TAD restent important par rapport aux résultats. Les TIC n'ont pas encore apporté les réponses attendues.	Coûteux (achats de véhicules) et plus efficace en zone d'habitats denses. Problème de l'échelle territoriale.	Assez peu couteux et peu complexe à mettre en œuvre	Simple et peu couteux à mettre en œuvre	Simple et peu couteux à mettre en œuvre si implication des administrations concernées
besoins en infrastructure	**Hauts débits sur réseaux mobiles**			**Couverture haut débit**	**Couverture haut débit**	
Organisation du service	Communication et mise en place bases de données **Intégration à l'offre globale de mobilité**	Service de réservation. Gestion du parc de véhicules. Tarification. **Intégration à l'offre globale de mobilité**	**Aires de stationnement véhicules.** Gestion numérique du parc de véhicules. **Intégration à une politique globale de mobilité**	**Articulation acteurs transports collectifs, coopération entre AOT. Régularité, correspondances, information, tarification.**	Centralisation informations, alimentation bases de données Développement des téléprocédures	Mobilisation partenaires publics et privés Appareillage en système de visioconférences des administrations.
Appropriation, usage	Promotion du co-voiturage auprès des usagers et des entreprises	Communication	Communication et accompagnement au changement	Communication et mise en réseau des acteurs	Communication, accompagnement personnes vulnérables	Communication, accompagnement usagers, acculturation agents
Effet rebond	**Maîtriser conséquences gains temps dans les transports : maîtrise circulation automobile, capter déplacements induits dans les TC**				**Maîtriser conséquences usage services numériques : maîtrise réinvestissement gains temps dans des déplacements supplémentaires ; maîtrise organisation espace (éviter installations supplémentaires en périphérie, loin des services physiques)**	

6 Benchmark

	Accès à la santé et maintien à domicile		Accès à la formation	Accès au travail	Accès aux commerces	Transport de marchandises
	Télémédecine	**Domotique**	**FOAD**	**Accueil télétravailleurs**	**E commerce**	
Problématique du SCOT	Permettre l'accès à distance aux services, à la formation ou à l'emploi				Optimiser le fonctionnement de chaînes complexes de production et de distribution	
APPORT POTENTIEL DES TIC	**E Substitution**	**E Substitution**	**E Substitution**	**E Substitution**	**E Substitution et optimisation de la mobilité**	**E Substitution**
Couts et complexité de mise en œuvre	Complexe et couteux en raison des changements dans les pratiques médicales	Complexe et couteux : outils réservés aux logements collectifs fortement subventionnés	Peu couteux mais complexe à mettre en place, notamment pour cibler les élèves mineurs non autonomes	Mise en œuvre simple des TIC. La réussite est corrélée à l'attractivité du territoire et à son développement économique	Responsabilité des acteurs économiques	
besoins en infrastructure	**Couverture haut débit ou très haut débit en fonction des qualités d'image recherchées**		**Couverture très haut débit**	**Couverture haut débit**	**Couverture haut débit et réseau mobile**	
Organisation du service	Équipement des professionnels et des particuliers. **Maillage du territoire en maisons de santé.** Coordination partenaires et standarts partagés	Équipement professionnels et patients. **Cohérence stratégie territoriale**.	Équipement et formation des acteurs de la formation (Universités, etc.)	Coordination partenariats avec entreprises.	Organisation chaînes logistiques. Organisation interfaces marchandes	Organisation système productif Organisation chaînes logistiques
Appropriation, usage	Communication, accompagnement usagers, acculturation acteurs santé	Mobilisation acteurs santé. Confiance des utilisateurs.	Implication des organismes de formation publics et privés	Mobilisation des entreprises. Appropriation des salariés.	Pratiques de consommation, appropriation des usages numériques	Diffusion et appropriation de la technologie dans la chaîne logistique
Effet rebond	**Maîtriser conséquences usage services numériques : maîtrise réinvestissement gains temps dans des déplacements supplémentaires ; maîtrise organisation espace (éviter installations supplémentaires en périphérie, loin des services physiques)**				**Conséquences usage du numérique sur implantation des entreprises / commerces**	

B *Mieux articuler urbanisme et transport… en milieu urbain comme en milieu rural*

- Réflexion sur les villes intermédiaires durables dans le Limousin
- Articulation entre offre urbaine et TC à Chambéry Métropole
- Charte urbanisme transport à Grenoble

6 Benchmark

Actuellement très peu de retours d'expériences sur une articulation réussie entre développement territorial et mobilité en milieu rural… permettant de générer des territoires moins dépendants de l'automobile, ce qui induit des déplacements quotidiens plus courts.

Mais une démarche intéressante pilotée par la DREAL Limousin, en lien avec les collectivités locales concernées :



Prospective pour des villes intermédiaires durables en Limousin

promouvoir une autre façon de projeter la ville

Le concept de ville durable appliqué à 6 petites villes du Limousin : Bellac, Boussac, Felletin, Objet, Rochechouart, Uzerche.

Initiatives Durables RCT

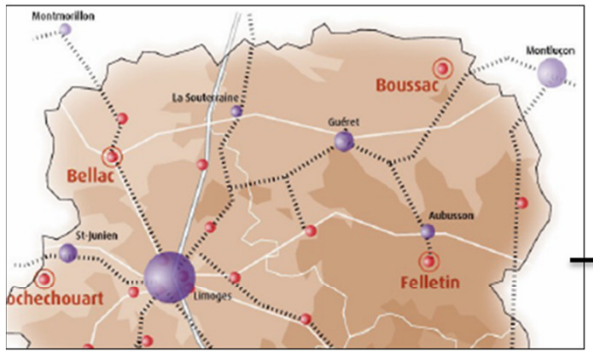
énergies demain

6 Benchmark

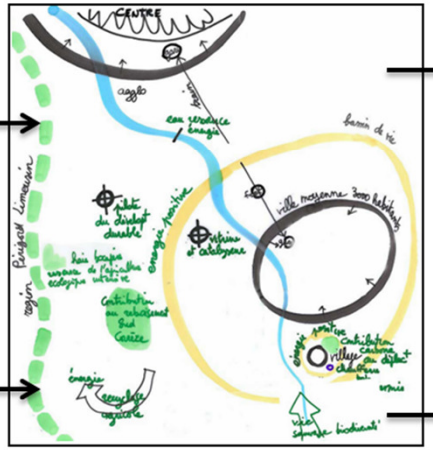
Principe clé de la démarche « DREAL Limousin » :

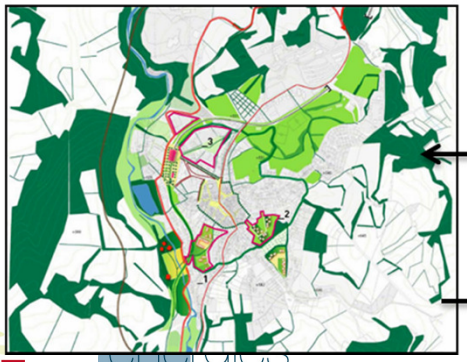
Optimiser l'organisation du territoire à différentes échelles

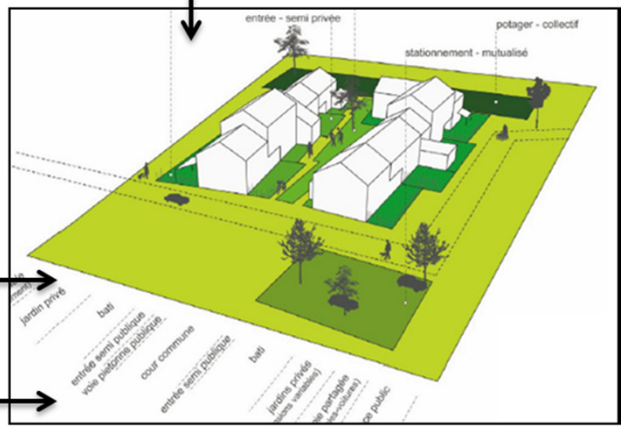
Organisation des services, complémentarités entre villes et bourgs, place de la nature dans la ville, rôle des gares, organisation des espaces publics, composition urbaine : **optimiser les moyens existants, réduire les gaspillages, valoriser le cadre de vie**











Les axes de travail

Les deux villes de Boussac et Felletin se trouvent confrontées à un triple défi :

Accentuer leur revitalisation démographique par une politique très active d'accueil, tout en évitant qu'une pression foncière génératrice d'extension urbaine n'altère leur paysage et leur qualité urbaine.

Tirer parti de leurs ressources pour se reconstruire au plan économique et enclencher un cercle plus vertueux de création de valeur.

Gérer ce processus de développement de manière économe et durable ; c'est à dire, ménager les ressources, les espaces et les paysages tout en rendant les conditions de vie plus attrayantes.

Pour répondre à ce triple défi, l'équipe *Atelier Cité Architecture* propose trois axes de travail :

Relier... *Pour vivre, les petites villes ont besoin de s'ouvrir, d'être reliées pour se désenclaver ; ce qui passe par des mobilités adaptées à tous les âges et aux différentes activités. D'ici 2030, la part du commerce électronique aura beaucoup évolué ; des réseaux de circuits courts se seront organisés.*

Réutiliser... *les actifs de la ville plutôt que créer de nouvelles entités. Ce qui est visé, c'est une gestion économe de l'espace pour renforcer des territoires urbains cohérents, recentrés sur leurs valeurs.*

Recomposer... *c'est trouver des leviers pour permettre une transformation progressive et parfois ambitieuse de la cité et rehausser sa capacité d'attraction [notamment d'un point de vue économique].*

6 Benchmark

La stratégie proposé à **Felletin** *(4 000 habitants sur le bassin de vie)*

↘ RELIER...

Mieux relier, c'est proposer une alternative à la seule automobile et mobiliser les technologies numériques.

CONFORTER LES RELATIONS AVEC L'EXTÉRIEUR

La liaison TER Guéret-Aubusson-Felletin est réutilisée par **un tram-train qui devient l'épine dorsale** de la vallée de la Creuse.
Les rabattements des autres moyens de transports (bus, taxis collectifs, transport à la demande) sont organisés depuis l'arrière-pays vers plusieurs pôles-gare.
La **nouvelle gare de Felletin** (1) est aménagée au cœur d'un quartier recomposé. Elle devient un véritable **pôle d'échanges multi-services**.

Il est par ailleurs proposé de miser **sur les technologies numériques** afin de limiter les déplacements physiques inutiles.
Les moyens d'accès à distance aux services et à la connaissance vont s'amplifier : commerce électronique, e-administration, formation à distance...

↘ RÉUTILISER...

Recycler, utiliser ce qui existe déjà plutôt que de consommer de nouveaux sols, de construire de nouveaux édifices sans entretenir ce qui existe...

RESTAURER L'ENVIE D'HABITER AU CENTRE BOURG

Le patrimoine du centre historique est de grande qualité, mais ne correspond plus à la demande. Aussi avec l'aide des savoir-faire locaux (notamment ceux enseignés au Lycée des Métiers du Bâtiment), il convient d'**adapter le bâti existant** pour proposer des logements modernes, moins consommateurs en énergie.
De la même manière, l'absence de jardins individuels dans le centre est compensée par la présence plus forte de **la nature en ville** et l'offre de jardins familiaux propices au lien social en lisière de bourg.



↘ RECOMPOSER...

Là-aussi il ne s'agit pas de créer ex-nihilo des activités totalement nouvelles [...] mais de se fonder avant tout sur des savoir-faire, des capacités de création et d'adaptation, sur des ressources naturelles également. ////////////////////

ÉTENDRE LES QUALITÉS DU CENTRE

Le projet proposé consiste aussi à **étendre les qualités du centre sur l'ensemble du territoire, dans le cadre d'extensions maîtrisées**. Ces opérations devront se réaliser sur des terrains déjà urbanisés, inscrits dans le site géographique de la ville. Les sols et les paysages fragiles seront ainsi protégés.

CRÉER DE LA VALEUR

L'ensemble des opérations urbaines (réhabilitation et extension) doivent servir le développement de **la filière éco-construction** dans sa globalité et permettre la dynamisation économique de la ville. Un pôle des **métiers d'art et de la création**, axé sur la valorisation des savoir-faire locaux menacés et faisant place à de nouvelles spécialités (design, décoration, scénographie...), accueillera de nouveaux artisans sur le pôle-gare. De surcroît l'**activité touristique** sera développée grâce à l'aménagement des bords de Creuse (3).

Initiatives Durables RCT

énergies demain

Vision 2030 proposée à **Bellac** *(4 700 habitants)*

→ DE NOUVELLES MICRO-POLARITÉS

Bellac a dynamisé sa relation rail TER avec Limoges. Désormais, le secteur gare est devenu **un nouveau centre**, un quartier habité connecté au reste de la commune. Le centre- ville ancien est valorisé par la requalification des espaces publics.

La mobilité territoriale s'est déplacée et s'est concentrée autour des villes où passe le train (TER/TERGV).

→ UNE ÉCONOMIE RÉACTIVÉE... AU FIL DE L'EAU

La vallée du Vincou a été valorisée grâce à **une politique des espaces naturels ambitieuse**. La vallée est devenue un grand jardin botanique entretenu en partenariat avec des écoles de paysage, d'horticulture...
La création d'équipements d'accueil à l'architecture remarquable (au droit du coteau), conjuguée au **développement d'activités touristiques** le long du cours d'eau (piscine naturelle, parcours de kayaks...), donne un nouveau pouvoir d'attraction touristique à la commune.

Le sol est compris comme un bien public commun fragile.

> Dans les secteurs à grands terrains, la division parcellaire et la création de jardins partagés composent des micro-quartiers plaisants.

L'îlot Merlin/St Exupéry (ci-contre) passe de 150 à 340 habitants.



Les villes ont réinvesti leurs centres-villes, faisant plus de place à la nature, aux circuits de l'eau.

Ce réaménagement est complété par le développement d'un maillage d'espaces naturels, matérialisé par la création **d'un « jardin urbain » qui traverse toute la ville**. Conçu au fil de l'eau, suivant la topographie de la ville, le jardin guide habitants et passants vers la vallée du Vincou réactivée...

Adosser l'offre urbaine au réseau TC

Exemple de Métropole Savoie (SCOT de Chambéry)

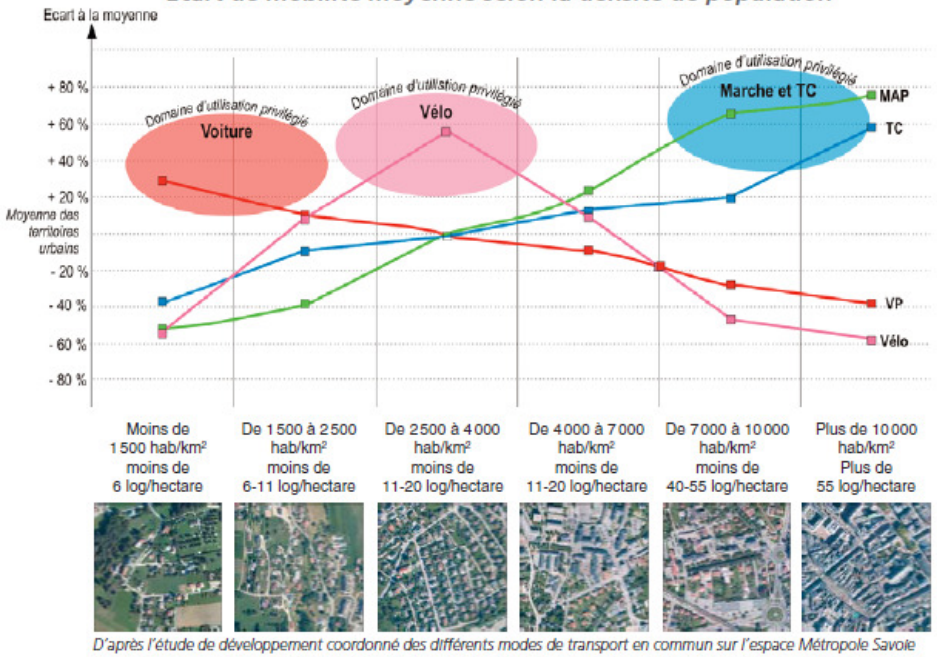
Dans le SCOT, un schéma potentiel de développement du transport urbain de Chambéry a permis d'identifier les zones urbanisables.

Ces périmètres d'urbanisation sont définis sur la base du temps de transport nécessaire pour rejoindre le centre-ville ou les zones d'activités économiques (zones desservies à moins de 20 minutes de TC du centre-ville de Chambéry).

Le SCOT fixe des objectifs en termes de densité et de mixité des zones. Il a également déterminé les zones réservées à l'urbanisme commercial.

La densité favorise les transports en commun et les modes doux

Écart de mobilité moyenne selon la densité de population



D'après l'étude de développement coordonné des différents modes de transport en commun sur l'espace Métropole Savoie

La densité d'occupation des territoires de Métropole Savoie et de l'Avant-Pays Savoyard influe sur l'usage d'un mode de transport. C'est ce qu'illustre le graphique ci-dessus.

En moyenne, une personne réalise 1 déplacement par jour à pied. Plus le territoire est dense, plus la marche à pied est utilisée : le nombre moyen de déplacements à pied par personne passe ainsi de 0,4 dans les zones de moins de 1 500 hab/km² à 1,8 dans les zones de plus de 10 000 hab/km².

L'usage des transports en commun croît également avec la densité.

En moyenne, une personne réalise 0,1 déplacement par jour en vélo. Cet usage passe par un optimum dans les zones ayant 2 500 à 4 000 hab/km².

Contrairement à la marche à pied et aux transports collectifs, plus un territoire est dense, moins la voiture est utilisée. Le nombre moyen de déplacement en voiture passe de 3,4 dans les zones de moins de 1 500 hab/km² à 1,7 dans les zones de plus de 10 000 hab/km².

La charte urbanisme transports : un énoncé de principes et de modalités de mise en œuvre, intégré au PDU de l'agglomération grenobloise

Les communes s'engagent à :
-Déterminer les secteurs d'intervention foncière et mettre en œuvre les actions de négociation, de préemption et d'acquisition.
-Définir les projets urbains : périmètres, programme, densité urbaine, calendrier de réalisation…
-Mettre en adéquation les documents d'urbanisme avec les objectifs du contrat d'axe.
-Fixer les objectifs de maillage piétonnier et d'aménagement de l'espace public pour améliorer l'accès aux arrêts : lisibilité, stationnement, accessibilité…
-Définir les périmètres des programmes de construction (ZAC, PAE) qui vont participer au financement des équipements et des aménagements publics

L' AOT s'engage à :
-Financer la ligne de transport en commun.
-Prévoir le calendrier de réalisation de l'axe en adéquation avec celui des opérations d'urbanisme.
-Aménager l'espace public qui supportera l'infrastructure de transport.
-Réaliser les parcs relais et les lignes de rabattement de bus

Les autres partenaires (Conseil général, Conseil régional, État, intercommunalités, bailleurs sociaux, EPF…) **s'engagent à :**
-Constituer des réserves foncières.
-Programmer des équipements publics.
-Participer au maillage cyclable des quartiers traversés.
-Réaliser des opérations

Les 12 principes inscrits dans le PDU de 2007

1) Maîtriser et valoriser le foncier mutable.

2) Mettre en adéquation les règles des plans locaux d'urbanisme avec les principes de densification.

3) Participer à la densification des quartiers.

4) Requalifier et réhabiliter le parc bâti.

5) Diversifier les fonctions urbaines et conforter les pôles commerciaux et de services de proximité.

6) Encourager la mixité sociale.

7) Mailler les quartiers par des itinéraires piétons et cycles.

8) Organiser le rabattement du réseau de transports collectifs.

9) Inciter à la baisse de l'usage de l'automobile.

10) Mettre en œuvre l'excellence environnementale et urbaine.

11) Penser la voirie de manière qualitative et cohérente.

12) Sensibiliser les habitants aux enjeux des mobilités durables.

C *Solutions de long terme : vers les modèles allemand ou suisse ?*

- Exemple du Jura suisse
- Intégration transport / projet urbain à Karlsruhe

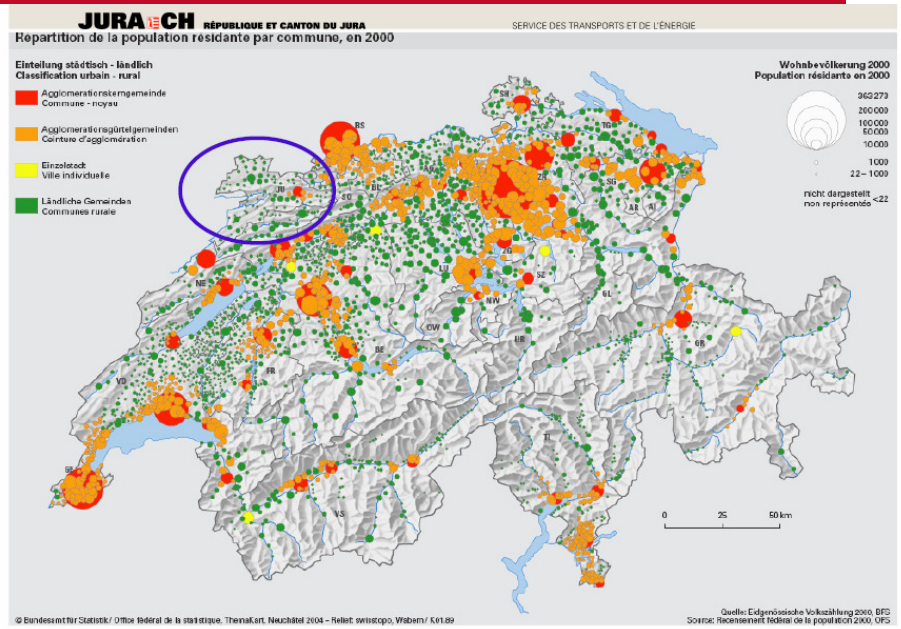
Canton du Jura suisse

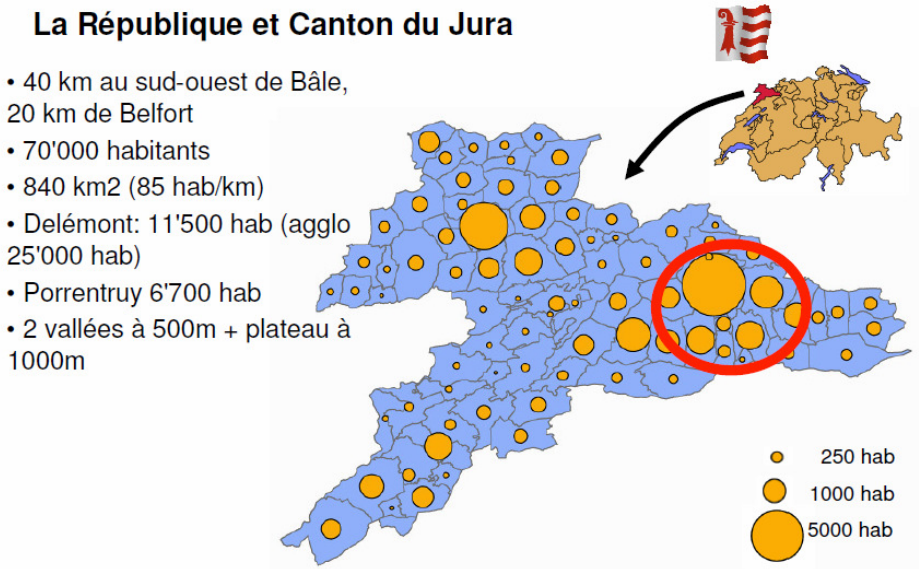
Un territoire rural maillé de petites villes, une configuration comparable à celle de la Picardie.

- Deux tendances lourdes sont présentes : **la croissance de la mobilité** et **l'étalement urbain.**
- Le canton est **peu densément peuplé et faiblement polarisé**.
- Cependant, la moitié de la population jurassienne réside dans une localité desservie par les chemins de fer.

COMPÉTENCES URBANISME ET TRANSPORT :

- Une seule autorité, le canton du Jura Suisse, dispose des deux compétences Urbanisme et Transport.
- Le canton définit le développement souhaité du territoire cantonal à travers le plan directeur cantonal et l'agenda 21 local.





Canton du Jura suisse

SOURCES DE FINANCEMENT :

- Le financement du transport ferroviaire et routier en Jura Suisse est assuré à hauteur de 73 % au titre du trafic régional par la Confédération Suisse et les 27% restant par le canton du Jura.
- Le transport scolaire est financé par le Canton (33%) et les communes jurassiennes (67%), ce qui complète l'offre ferroviaire existante.
- Le Canton participe au financement d'offres non conventionnelles (TAD, taxis collectifs) quand celles-ci sont plus économiques que des exploitations conventionnelles.

ORGANISATION DES ACTEURS :

DEVELOPPEMENT DE L'URBANISATION ET TRANSPORTS PUBLICS

Niveau cantonal :

Le service de l'aménagement du territoire tient toujours compte de la qualité de la desserte en transports publics dans son analyse des projets ayant une incidence spatiale et dans l'évaluation des projets communaux d'aménagement local.

Le service des transports et de l'énergie assure une mise à jour continue des données des parcours et des horaires de transports publics sur le système d'information du territoire (SIT) du Canton.

Niveau communal

Les communes coordonnent l'urbanisation avec l'offre en transports publics. Elle se chargent aussi d'affiner la détermination des secteurs stratégiques disposant d'une bonne desserte en transports publics et prennent des mesures pour les densifier (augmentation de l'indice d'utilisation du sol, politique foncière active, promotion immobilière, etc.).

ORGANISATION DES ACTEURS (suite)

LIAISONS EXTERIEURES PAR LES TRANSPORTS PUBLICS

Niveau cantonal :

Le service des transports et de l'énergie est chargé d'intervenir dans les processus de planification interne et externe touchant le canton du Jura en matière d'offre de transports et d'infrastructures ferroviaires. Il coordonne aussi les interventions auprès des instances décisionnelles extérieures susceptibles d'influer sur la situation du canton du Jura en matière de transports publics.

Le service de la coopération appuie les démarches des entreprises auprès des responsables français et dans le cadre des conférences régionales suisses, en particulier de la CTJ.

LIAISONS INTERNES PAR LES TRANSPORTS PUBLICS

Niveau cantonal :

Le service des transports et de l'énergie du canton définit des standards de qualité des prestations dans les régions où le service minimal s'applique. Il élabore un modèle pour différentes formes d'exploitation visant à minimiser les coûts tout en assurant les services définis dans les principes (optimisation des moyens). Il propose des mesures d'optimisation entre l'organisation scolaire et la desserte en transports publics. Il procède à une analyse de secteurs géographiques spécifiques (échelle de la microrégion) et met en évidence les dysfonctionnements et les potentiels d'amélioration.

Il évalue les problèmes du système des transports et de l'organisation scolaire en fonction des données territoriales (répartition de la population, des services et des écoles).

Le service de l'enseignement propose, conjointement avec le service des transports et de l'énergie, des mesures d'optimisation entre l'organisation scolaire et la desserte en transports publics visant à minimiser les coûts.

Le service de l'aménagement du territoire veille à la mise en valeur, par les communes, des secteurs situés à proximité des arrêts de transports publics.

ORGANISATION DES ACTEURS (suite)

LIAISONS INTERNES PAR LES TRANSPORTS PUBLICS (suite)

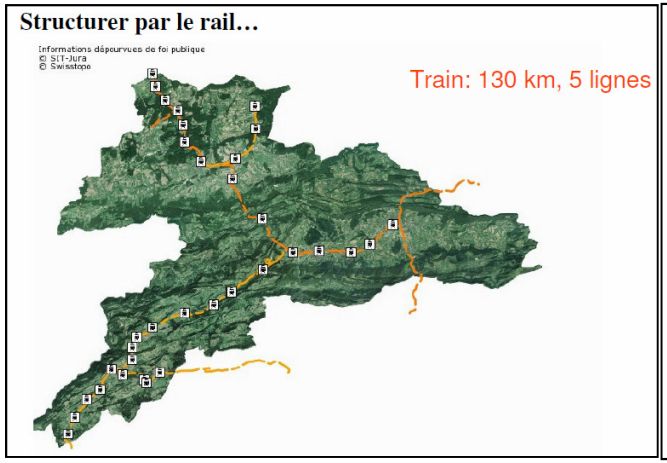
Niveau communal :

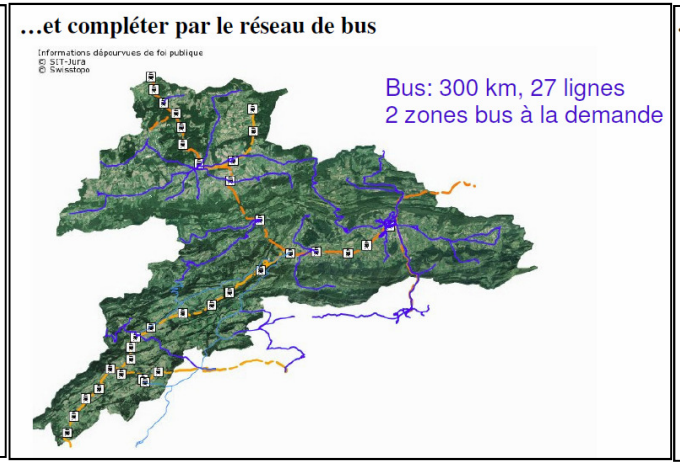
Les communes évaluent l'offre en transports publics et formulent des propositions pour l'amélioration de leur desserte.

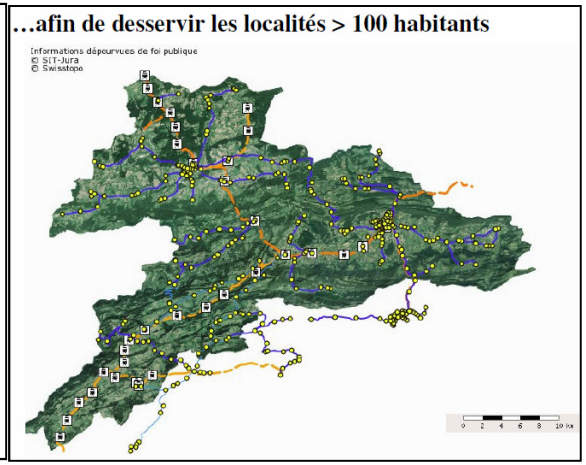
Dans le cadre de la révision de leur plan d'aménagement local, les communes prennent les mesures pour valoriser les secteurs situés à proximité des arrêts de transports publics et favorisent l'aménagement des places de stationnement, également pour les deux-roues.

6 Benchmark

Canton du Jura suisse



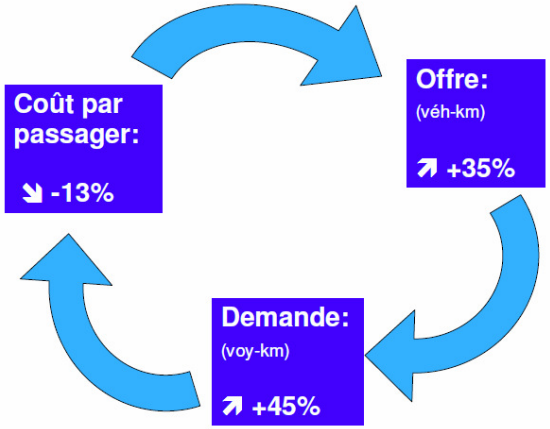




Les caractéristiques de l'offre sont les suivantes :

- Des fréquences élevées dès l'aube
- Des correspondances entre les lignes
- Des gares intermodales compactes et offrant services et commerces
- Des véhicules modernes et attractifs
- Des abonnements multimodaux

Mise en place d'un cercle vertueux en forçant la demande par l'offre (canton du Jura entre 2004 et 2008)



6 Benchmark

Canton du Jura suisse

La réussite de ce système est due à la mise en place de trois continuités :

1. **La continuité spatiale** : desservir chaque localité, intégration de l'ensemble des lignes
2. **La continuité temporelle** : cadencement, correspondances, desserte 18h/24 et 24h/24h

= privilégier l'effet réseau (horaire, information, tarifs, aménagements)

3. **La continuité politique :**

= Continuité dans le choix politique sur le long terme
= Financement régulier, éviter les "stop and go"
= Cohérence entre les politiques de transports et d'aménagement (urbanisme, stationnement,…)
= La même autorité organisatrice ou forte coordination entre l'autocar, le bus et le train

Intégration transport / projet urbain à Karlsruhe

Les fondements de la stratégie engagée à Karlsruhe :

- Contexte du territoire :

Dans les années 1990, Karlsruhe était une ville moyenne d'environ 300 000 habitants située au centre d'une région dense formée de multiples villes petites et moyennes. **Celles-ci étaient reliées par un réseau de chemin de fer important**.
Avec la réunification, la Deutsche Bahn s'est intéressée surtout à la réorganisation de son réseau grande ligne et délaissait les lignes périurbaines déficitaires. Les acteurs locaux ont pu alors reprendre à leur compte ces lignes, tel est le cas de la municipalité de Karlsruhe.
Le choix a été de **mettre en circulation des rames de tramways sur les emprises ferroviaire déjà existantes.** L'avantage était qu'elles étaient moins chères à l'achat et à l'exploitation. Ces rames pouvaient en plus desservir les centre-villes.
La première ligne a été mise en circulation en 1992.

- Compétences urbanisme et transport :

L'adéquation entre urbanisme et transport a été possible car les actionnaires de l'exploitant local pour le tram-train sont la ville de Karlsruhe et la Région (Bade-Wurtemberg). Ces acteurs organisent aussi le développement urbain (notamment la ville de Karlsruhe).

Intégration transport / projet urbain à Karlsruhe

Les fondements de la stratégie engagée à Karlsruhe :

- Lier urbanisme et transport :

La planification des transports et de l'urbanisme se fait à long terme et de façon intégrée. Les transports en commun en site propre (TCSP) sont planifiés en fonction des projets urbains et inversement.
Dans ce sens, il n'est pas autorisé de développer un programme immobilier sans que celui-ci soit à proximité d'une station tram-train. Ainsi, aucune construction à plus de 500m d'une station tram ou tram-train n'est possible.

- Sources de financement :

Les investissements sont financés à hauteur de 85% par l'Etat et la Région grâce à une affectation des revenus de la TIPP (Taxe Intérieure de consommation sur les Produits Pétroliers).
En termes d'exploitation, la valeur record de 85% est obtenue concernant la couverture des coûts. Cela permet une baisse continue de la subvention par déplacement.
Les frais de structure sont très faibles (flexibilité des emplois, heures supplémentaires)

Intégration transport / projet urbain à Karlsruhe

Les fondements de la stratégie engagée à Karlsruhe :

- Organisation des acteurs :

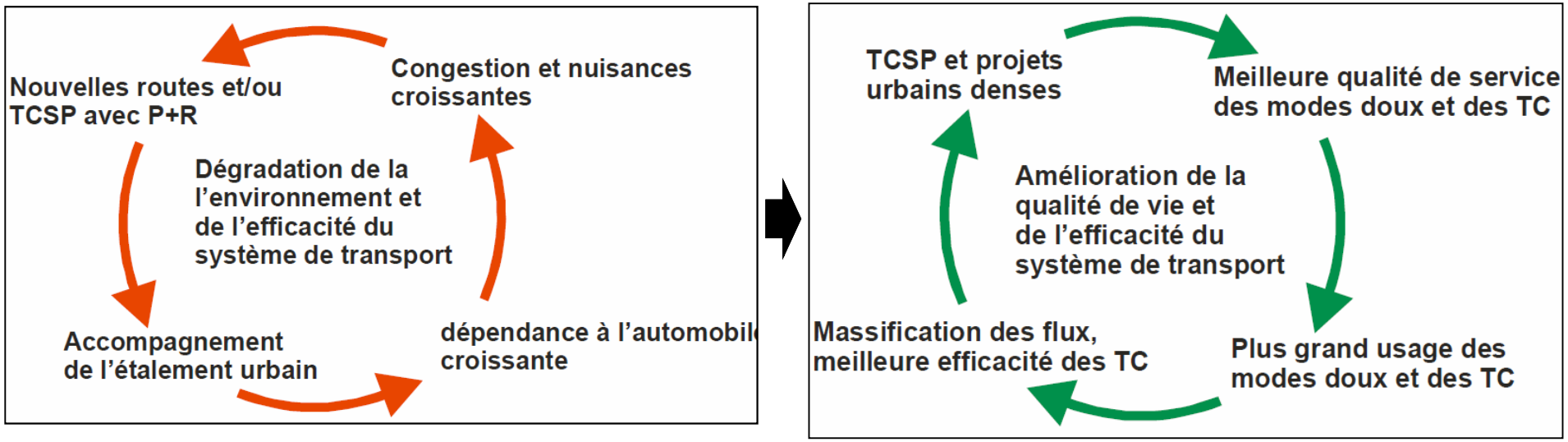
L'exploitation du réseau se fait sous la forme d'une régie intégrée avec une forte intégration des niveaux de décision (à l'image de la RATP).
L'exploitant local présente, défend et vend de nouveaux projets aux élus urbains et régionaux
L'exploitant met en place une stratégie de croissance continue sur le long terme (en accord avec ses actionnaires : Karlsruhe et Bade Wurtemberg)
L'exploitant local est le maître d'ouvrage et le maître d'œuvre des projets. Sa connaissance du territoire (fournisseurs…) lui permet de réduire ses coûts d'investissement de 20% à 50%.
L'entretien des voies ferrées secondaires est directement assuré par l'exploitant. Dans ce cadre, il recherche des solutions pour permettre des économies d'exploitation.

- Limite du système :

La volonté de la Deutsche Bahn est de reprendre le contrôle du marché. Il pilote ainsi les derniers projets de tram-train à Karlsruhe. Cependant, sa gestion peu souple entraîne des coûts plus importants et des délais de réalisation plus longs.

Intégration transport / projet urbain à Karlsruhe

Principe de base : passer d'une logique à une autre



Intégration transport / projet urbain à Karlsruhe

Les fondements de la stratégie engagée à Karlsruhe :

- Une planification urbaine et des transport intégrée

Une planification des transports et de l'urbanisme à long terme et intégrée
Une planification à long terme : schémas de TCSP à 20 ans à inscrire dans les plans d'urbanisme
Une planification intégrée : les TCSP sont définis en fonction des projets urbains existant / planifiés... les projets urbains sont définis en fonction des TCSP existant / planifiés.

- Un urbanisme axé sur les modes doux

Un urbanisme dense axé sur des réseaux apaisés, au centre et en périphérie autour des gares :
> un minimum de voies routières d'accès fermées au transit « imperméables »
> un maximum de voies et itinéraires modes doux « perméables »
> une accessibilité à pied / en vélo directe des espaces de récréation (parcs / forêts)
Une véritable politique de protection de l'extension urbaine, par le classement inconstructible (forêts, exploitations agricoles) du foncier périurbain hors villages

- Une priorité sur les investissements TC

Un investissement routier limité au minimum indispensable et axé sur des opérations visant plus de sécurité, de réduction des nuisances plutôt que sur des gains de temps VP.
Un investissement important dans les TCSP : en Allemagne, 85% des investissements dans les TCSP sont pris en charge par l'Etat et les Régions.
Une complémentarité des réseaux urbains (métros, tram) et périurbains (tram-trains, RER).

6 Benchmark

Intégration transport / projet urbain à Karlsruhe

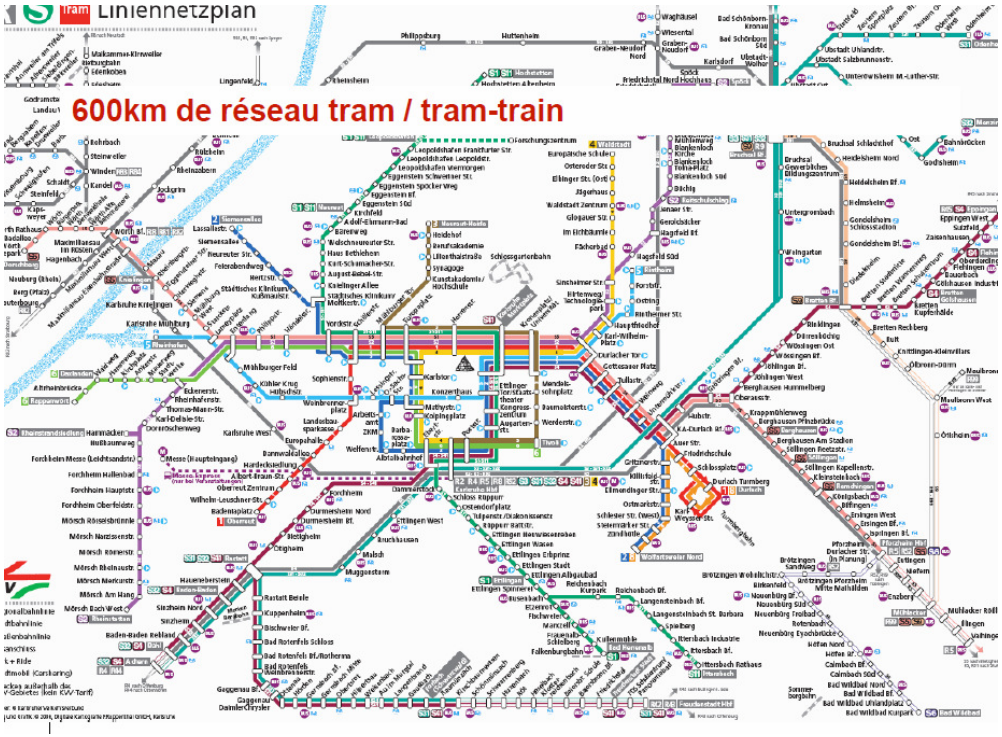
Bilan après 25 ans…

Pas de nouvelle radiale autoroutière depuis 15 ans

Généralisation dans le centre comme en périphérie des « quartiers zone 30 » inaccessibles au transit VP (nombre d'accès limités) mais complétement perméables pour les modes doux

Planification de TCSP vers tous les villages à plus de 5 000 hab.

100 km de lignes à 10 min de fréquence dans le centre, 400 km de lignes à 20 min de fréquence dans la Région (+350 km en 10 ans), 150M€ investis par an en 10 ans dans la Région Urbaine.



Trafic TC est passé de 65 millions de voyageurs par an en 1982 à 170 millions en 2009 (avec baisse du coût par voyageur transporté),
Trafic routier stable et fluide,
Environnement urbain agréable.
Plus aucune construction de programme immobilier à plus de 500 mètres d'une station tram ou tram-train

Intégration transport / projet urbain à Karlsruhe



exemple de commune périurbaine situation initiale

- la gare ne jouxte pas directement le bourg et l'usage des TC est faible
- le bourg, avec quelques commerces (rose) joue encore le rôle de pôle de centralité de la commune
- un nouveau hameau s'est développé à l'écart avec un immeuble collectif et des maisons individuelles



un projet de renforcement du pôle du bourg en synergie avec l'armature TC

- le développement de l'offre sur l'armature ferrée augmente la valeur foncière des espaces situés à moins de 500m de la gare et d'une future station
- la commune adopte un projet urbain axé sur le renforcement et l'extension du pôle de centralité du bourg vers la gare et autour de la future station
- le choix se porte sur diverses opérations de petit collec de 3-5 étages avec cours interieures vertes, parkings souterrains, commerces au rez de chaussée
- ces opérations centrales et près de l'axe TC favorisent l'usage de la MAP et des TC, le besoin de voiries est réd
- la zone d'activité est près de la nouvelle station
- le développement de l'habitat individuel et des grands centres commerciaux est limité par une maîtrise foncière qui privilégie le maintien des espaces agricoles et nature

6 Benchmark

Nom de l'expérience	Lieu	Type de territoire	Elements à retenir pour la Picardie
"Schwester Monika" un bus aménagé pour le transport des populations à mobilité réduite ou nécessitant des soins Municipalité de Schmiedeberg	Municipalité de Schmiedeberg, Osterzgebirge, Saxe, Allemagne	Espace rural maillé de petites villes	Offre spécifique pour répondre aux problématiques de mobilité d'une partie de la population : les personnes à mobilité réduite ou nécessitant des soins
Une stratégie de développement du vélo	Koprivnica, Croatie	Pôle urbain structurant	Réorganiser l'espace urbain autour du vélo et non plus de la voiture
Pas de moteur dans la Vallée du Erlauf	Wieselburg, Autriche	Espace périurbain et rural maillé de petites villes	Promouvoir l'utilisation des modes doux plutôt que la voiture pour aller à l'école : organisation d'un jeu
Aide à la mobilité sur de courts trajets	Gaillon, Eure, Haute Normandie	Territoire sous forte influence francilienne	Offre spécifique pour répondre aux problématiques de mobilité d'une partie de la population afin de faciliter l'accès à la gare
Halte ferroviaire	Neuville-sur-Sarthe, Pays du Mans	Espace périurbain (2ème couronne)	Mise en place d'un service à la population pour utiliser le train : création d'une halte ferroviaire et d'une plateforme multimodale
Expérimentation de Multibus, un service de transport à la demande en milieu rural	District de Heinsberg, Allemagne	Espace périurbain et rural maillé de petites villes	Offre spécifique pour répondre aux problématiques de mobilité d'une partie de la population
Le projet "Rural Transport Solutions"	Communautés en Finlande, Ecosse, Suède et Islande	Espace rural maillé de bourgs	Offre spécifique pour répondre aux problématiques de mobilité d'une partie de la population
La stratégie de mobilité	Pays du Lunévillois	Espace périurbain (troisième couronne)	Stratégie globale pour développer la mobilité durable : sensibilisation, transport à la demande, centrale de réservation et d'information…
Nice Métropole : la mobilité durable avec IBM et le « Smarter Cities Challenge »	Nice Métropole	Pôle urbain structurant et espace périurbain	Approche globale visant à établir des recommandations pour favoriser les mobilités durables

6 Benchmark

Nom de l'expérience	Lieu	Type de territoire	Elements à retenir pour la Picardie
Service de transport en voiture en milieu rural pour publics dépendants	Languedoc Roussillon		Offre spécifique pour répondre aux problématiques de mobilité d'une partie de la population.
Service de transport à la demande en milieu rural peu dense	Pays du Doubs Central	Espace rural maillé de bourgs	Offre spécifique pour répondre aux problématiques de mobilité d'une partie de la population.
Organisation d'un service de co-voiturage	Finistère		Stratégie globale pour promouvoir le covoiturage : création d'un site internet et d'aires de covoiturage
Organisation d'un service de transport vers les maisons de santé	Communauté de communes de la Puisaye Nivernaise	Espace rural maillé de bourgs	Aide financière pour répondre aux problématiques de mobilité d'une partie de la population : les personnes nécessitant des soins
Organisation d'une plate-forme de mobilité	Pays Nivernais Morvan, Bourgogne	Espace rural maillé de bourgs	Stratégie globale pour développer la mobilité durable : sensibilisation, navettes, centrale d'appel d'information…
Service d'aide à la mobilité en milieu rural	Territoires ruraux dans le Nord de la France	Espace périurbain et rural	Offre spécifique pour répondre aux problématiques de mobilité d'une partie de la population : transport accompagné et location de cyclomoteurs
Services à distance grâce au numérique	Vaucluse		Service à distance pour réduire le besoin de mobilité physique
Prospective pour des villes intermédiaires durables en Limousin	Limousin	Espace périurbain et rural maillé de petites villes	Articulation entre développement territorial et mobilité en milieu rural
Adosser l'offre urbain au réseau TC	Métropole Savoie		Lien urbanisme - transport
Charte urbanisme transports			Lien urbanisme - transport
Canton du Jura Suisse	Jura, Suisse	Espace périurbain et rural maillé de petites villes	Stratégie globale pour promouvoir les transports en commun : fréquence, abonnement, gares multimodales…
Intégration transport / projet urbain à Karlsruhe	Karlsruhe, Allemagne	Pôle urbain structurant / espace périurbain et rual	Lien urbanisme - transport

Les enseignements du benchmark

Au-delà de la diversité des cas de figure présentés, quelques enseignements importants à retenir :

- Le coût élevé des approches uniquement ciblées sur une réponse en termes d'offre de transport, notamment en milieu peu dense
- A contrario, l'intérêt d'articuler stratégie d'organisation territoriale et stratégie de mobilité… mais un levier de long terme, avec des marges de manœuvre moindres (mais réelles) en milieu rural.
- La pérennité des choix et des stratégies engagées : un impératif pour obtenir des résultats, et espérer de rentabiliser les investissements
- La nécessité d'inscrire ce travail dans le cadre d'un fort engagement partenarial, et de veiller à la mise en œuvre opérationnelle de l'articulation entre urbanisme et transport (orientations des SCOT et prescriptions des PLU, offre de stationnement, politique foncière…)

Les enseignements du benchmark

- Des conditions à remplir pour que l'outil numérique soit mis en place et utilisé (réseaux haut / très haut débit ; organisation technique du service ; organisation de la gouvernance ; appropriation par les usagers)
- L'effet rebond : gagner du temps dans les transports, réduire certains déplacements contraints = quelles conséquences sur la pratique de l'espace urbain / périurbain, sur le rapport de chacun à la distance ? Comment utiliser les outils numériques au service d'un développement plus durable ? (question de l'ingénierie)
- L'intérêt de ne pas se limiter à une approche technique, mais d'y intégrer la prise en compte des facteurs humains (perceptions de l'offre de transport, attentes vis-à-vis du lieu de résidence, rapport à la densité urbaine…)

7 Stratégie

Il s'agit à présent de s'appuyer sur les enseignements des phases précédentes (typologie régional, analyse des territoires représentatifs, analyse des scénarios de rupture, benchmark) pour définir des principes et éléments de stratégie pour une mobilité durable.

7 Stratégie

1 Les bases de la réflexion stratégique

Stratégie de mobilité : de quoi parle-t-on ?

La définition d'une stratégie de mobilité durable signifie ici :

- Décliner les grands objectifs régionaux (SRADDT, SRIT, SRCAE) en éléments de stratégie applicables au niveau des territoires ;
- S'appuyer pour cela sur les enseignements des phases précédentes : caractérisation des pratiques de mobilité en Picardie, identification des différentes situations territoriales (les territoires représentatifs), analyse de leurs problématiques de mobilité, analyse de leur sensibilité à des ruptures potentielles (scénarios de rupture), enseignements du benchmark ;
- En déduire des principes, priorités et outils au service d'une stratégie de mobilité durable.

La limite : la stratégie proposée ne porte pas sur un territoire donné (avec son organisation territoriale, ses infrastructures et réseaux, ses acteurs, ses projets…) mais sur un type de territoire… **il s'agit donc plutôt de principes et d'outils qu'il s'agira ensuite de décliner dans le cadre d'une stratégie territorialisée**.

7 Stratégie

Les objectifs

De grands objectifs régionaux *(SRADDT, SRIT, SRCAE)*

Les besoins

Analyse de la mobilité en Picardie

Des territoires aux problématiques de mobilité spécifiques (cf. typologie)

Une sensibilité plus ou moins forte à des ruptures potentielles

Les outils, les leviers, les expériences comparables

Benchmark

Outils et leviers au services d'une politique de mobilité

Cadre contractuel européen

Éléments de stratégie

Priorisation des objectifs et leviers en fonction de la diversité des besoins

7 Stratégie

Rappel des objectifs globaux énoncés dans les documents stratégiques régionaux actuels

- Réduire les émissions de gaz à effet de serre (SRCAE)
- Développer l'usage des transports collectifs et des modes doux (SRCAE)
- Améliorer la fluidité des échanges interrégionaux
- Améliorer l'accessibilité régionale aux différentes échelles

➢ Comment faire ? Sur quels leviers s'appuyer ?

Rappel des besoins, notamment au regard de la réflexion prospective

Quatre principaux enseignements :

- Des **tendances économiques, démographiques, territoriales préoccupantes**, dans la mesure où elles tendent à dégrader les conditions d'une mobilité durable (augmentation des distances quotidiennes) ;
- Une **vulnérabilité des territoires** plus ou moins forte, dans un contexte où la forte hausse prévisible du coût des énergies fossiles (associée à une baisse des revenus) va avoir des effets considérables sur la capacité des populations à se déplacer ;
- Le manque de stratégies locales au service d'une mobilité plus durable et, pour celles qui existent, la **faiblesse de la coordination** avec les stratégies d'aménagement du territoire ;
- La **connaissance très lacunaire** des conditions actuelles de la mobilité quotidienne, et la faible anticipation des mutations à venir.

Rappel des enseignements du benchmark

Au-delà de la diversité des cas de figure présentés, quelques enseignements importants à retenir :

- Le coût élevé des approches uniquement ciblées sur une réponse en termes d'offre de transport, notamment en milieu peu dense ;
- A contrario, l'intérêt d'articuler stratégie d'organisation territoriale et stratégie de mobilité… mais un levier de long terme, avec des marges de manœuvre moindres (mais réelles) en milieu rural ;
- La pérennité des choix et des stratégies engagées : un impératif pour obtenir des résultats, et espérer de rentabiliser les investissements ;
- La nécessité d'inscrire ce travail dans le cadre d'un fort engagement partenarial, et de veiller à la mise en œuvre opérationnelle de l'articulation entre urbanisme et transport (orientations des SCOT et prescriptions des PLU, offre de stationnement, politique foncière…).

Rappel des enseignements du benchmark

- Des conditions à remplir pour que l'outil numérique soit mis en place et utilisé (réseaux haut / très haut débit ; organisation technique du service ; organisation de la gouvernance ; appropriation par les usagers) ;
- L'effet rebond : gagner du temps dans les transports, réduire certains déplacements contraints = quelles conséquences sur la pratique de l'espace urbain / périurbain, sur le rapport de chacun à la distance ? Comment utiliser les outils numériques au service d'un développement plus durable ? (question de l'ingénierie) ;
- L'intérêt de ne pas se limiter à une approche technique, mais d'y intégrer la prise en compte des facteurs humains (perceptions de l'offre de transport, attentes vis-à-vis du lieu de résidence, rapport à la densité urbaine…).

7 Stratégie

En bref…

Des objectifs à atteindre : davantage de fluidité, moins de dépendance à l'automobile, moins de consommations et d'émissions…

… pour des territoires engagés dans des dynamiques préoccupantes, et ne disposant pas encore de stratégies suffisamment solides

Quelques pistes tirées des expériences d'autres territoires : des approches intégrées, des approches de long terme, la prise en compte de l'humain

Permettre aux territoires de dévier d'une trajectoire préoccupante, les aider à définir des stratégies et des leviers pour se déplacer mieux et en polluant moins… dans un contexte de fragilité économique généralisée

7 Stratégie

2 Les principes généraux de la stratégie de mobilité

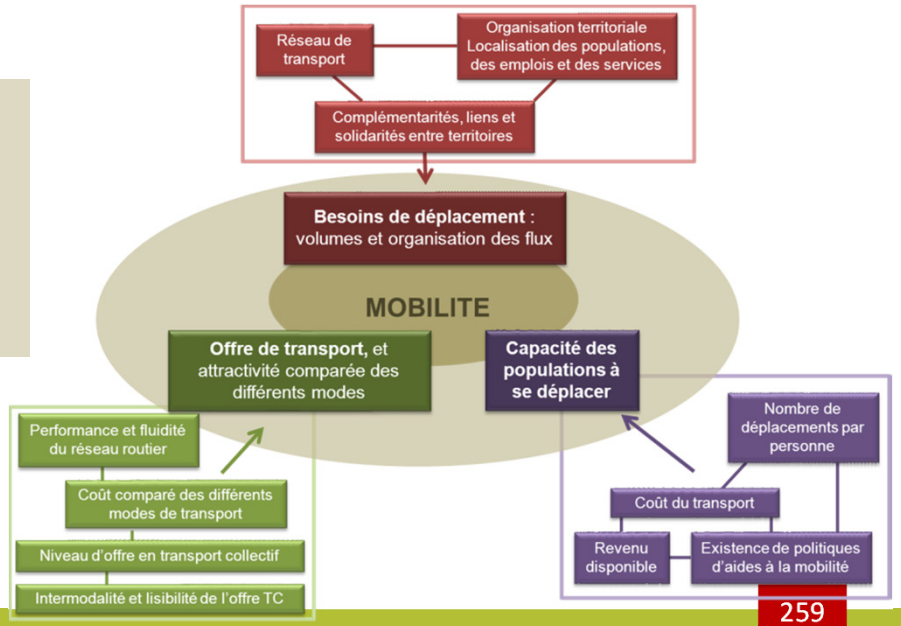
7 Stratégie

Pour répondre à ce défi, une stratégie en trois axes complémentaires

En prenant appui sur une connaissance améliorée des mobilités quotidiennes, ainsi que de leur évolution prévisible :

1. Construire les conditions d'une **mobilité de plus courtes distances**, avec des flux moins diffus,
2. Proposer une **alternative performante et attractive** à l'usage de l'automobile individuelle,
3. **Orienter les comportements** individuels et collectifs.

Ces trois axes de travail sont indissociables, car la mobilité constitue une problématique systémique et qu'agir sur une seule partie du problème entraînerait un gaspillage des moyens engagés.



7 Stratégie

1- Construire les conditions d'une mobilité de plus courtes distances, avec des flux moins diffus

- Ne pas dissocier politique de mobilité et politique d'aménagement du territoire
- S'engager dans des stratégies visant à réduire la spécialisation des espaces et la diffusion résidentielle, avec un double bénéfice :
  - Réduire les kilomètres parcourus quotidiennement, et donc la vulnérabilité à la hausse des coûts énergétiques
  - Renforcer la pertinence de solutions de transport plus collectives
- Une stratégie à adapter en fonction des types d'espaces :
  - Milieu urbain : stratégies urbanisme / transport intégrées dans le cadre des SCOT / PDU, avec travail sur les densités, le rôle des gares, le développement urbain articulé avec l'offre TC…
  - Milieu rural : privilégier extensions en continuité des tissus existants, reconquête des centres bourgs et regroupement de l'offre de services…
- Des stratégies de long terme, nécessitant par ailleurs une forte transversalité des approches

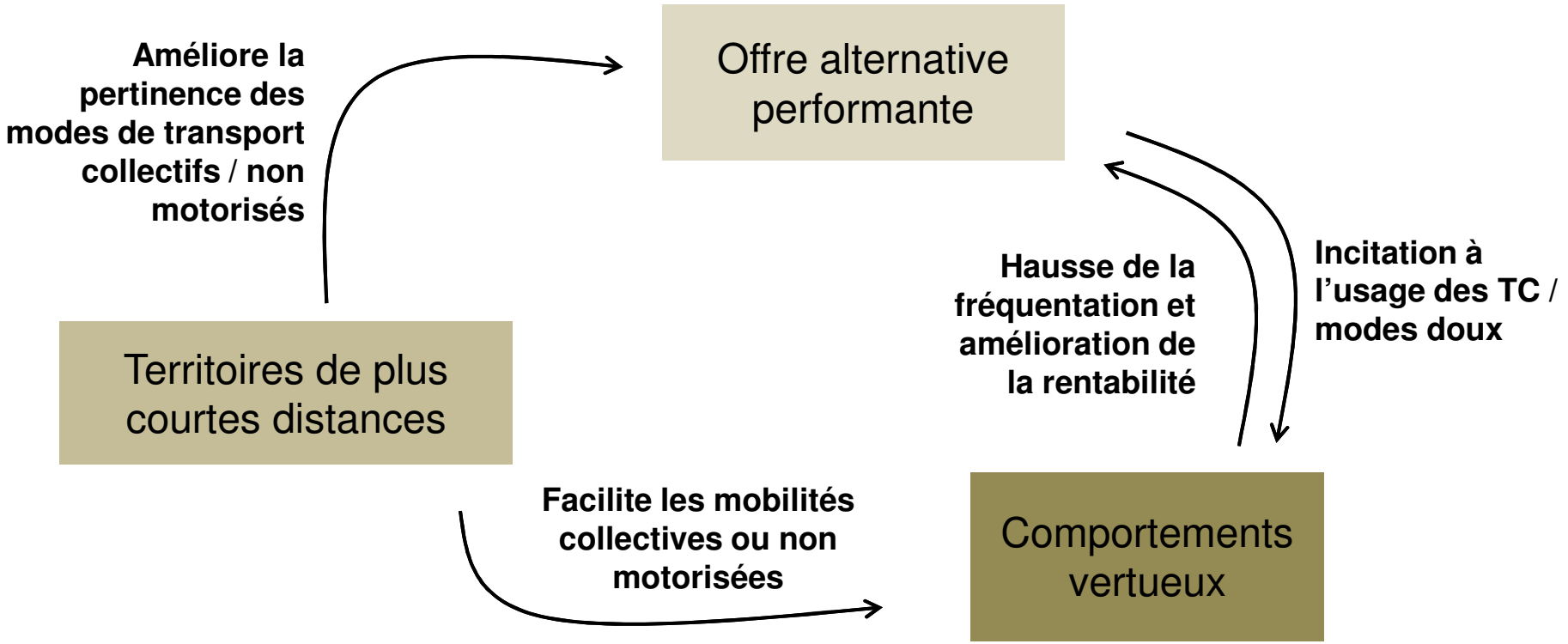
2- Proposer une alternative performante et attractive à l'usage de l'automobile individuelle

- Raisonner en termes de « chaîne globale de transport », afin de proposer à l'usager une offre complète, articulée et lisible lui permettant d'effectuer un déplacement d'un point A à un point B.
- Un concept déclinable aussi en milieu rural, car il existe des marges de progrès pour l'optimisation des moyens de transport existants : TER, cars du Conseil général, véhicules individuels, services à la demande.
- L'utilisation de l'outil numérique : un levier pour diminuer le besoin de se déplacer (services à distance), mais surtout pour optimiser l'offre de transport existante : géolocalisation, réservations en ligne, portails d'informations…
- La nécessaire prise en compte des besoins exprimés et de la dimension sociale de la mobilité (image des transports collectifs, usage spontané ou non du co-voiturage, « acceptabilité » de l'offre de taxi comme mode de déplacement quotidien, pratiques existantes en termes de solidarités locales / auto-partage…).
- Le facteur clé : la coopération des acteurs, depuis le partage des données jusqu'à la coordination des offres de transport.

3- Orienter les comportements individuels et collectifs

- Le choix de tel ou tel mode de déplacement : un choix rationnel, mais aussi subjectif et culturel
- Agir sur ces différentes dimensions pour inciter à des comportements plus vertueux :
  - Proposer une offre TC lisible, performante, sécurisée, fiable, peu coûteuse
  - Limiter la facilité d'accès à l'automobile, notamment en jouant sur le levier du stationnement (privilégier le stationnement au lieu de résidence, plutôt qu'au lieu de travail limiter le stationnement « visiteurs »)… à condition bien sûr que cette contrainte s'accompagne de la mise en place d'une offre alternative performante.
  - Sensibiliser aux effets bénéfiques sur la santé de la marche à pied et du vélo (courtes distances : des marges de progrès considérables)
  - Encourager au partage de véhicules
- Un travail de sensibilisation / éducation long terme, à engager dès le plus jeune âge

La complémentarité des trois types d'approches



Un **préalable** nécessaire : la connaissance des conditions actuelles de mobilité sur le territoire et des besoins (satisfaits ou non).
Et une **condition** : la présence d'une ingénierie locale suffisamment complète pour mener ces réflexions et suivre la mise en œuvre des stratégies.

7 Stratégie

3 La « boîte à outils »

7 Stratégie

Les principes stratégiques évoqués ci-dessus ne peuvent constituer à eux seuls une stratégie pertinente pour les territoire. Il faut également qu'ils puissent se traduire par la mise en œuvre d'outils et de leviers opérationnels.

Les pages qui suivent décrivent synthétiquement la palette des outils et leviers mobilisables par les territoires dans le cadre d'une stratégie de mobilité :

1. Développement et amélioration des réseaux TC & doux, aménagements de voirie
2. Organisation de l'offre de transport
3. Aménagement des gares et pôles d'échange
4. Stationnement et circulation
5. Lien urbanisme / transport
6. Communication / sensibilisation

1. Développement et amélioration des réseaux TC & doux, aménagements de voirie	***Développer les réseaux TC et doux, en agissant sur la voirie pour privilégier les modes doux et les TC, tout en garantissant la sécurité de tous les usagers ; l'objectif étant de faciliter au maximum l'usage de ces modes alternatifs à l'automobile.***
	TCSP sur les grands axes structurants, en prenant garde à ne pas créer de discontinuités pour les modes doux, en prenant l'espace nécessaire sur celui actuellement dévolu à la voiture (stationnement et circulation)
	Voiries séparées et sécurisées sur les axes structurants à vitesse élevée (pistes cyclables, trottoirs sécurisés et permettant accessibilité PMR…)
	Partage de la voirie dans les centres : - Réduction de vitesse des voitures (zones 30 généralisées + aménagements imposant concrètement une circulation en dessous de 20km/h) - Pas de différenciation chaussée/piste cyclable/trottoir
	Zones piétonnes dans hyper-centres, avec tolérance pour le vélo
	Combattre les discontinuités pour le cheminement des modes doux : traitement spécifique des carrefours pour cheminement cyclable, etc.
	Réseau ferroviaire : assurer le bon état du réseau (modernisation) et développer de nouvelles lignes (Creil-Roissy)

7 Stratégie

2. Organisation de l'offre de transport	***Améliorer la coordination, la performance et la visibilité de l'offre alternative à l'automobile***
	Rendre plus attractifs les TC : - Améliorer la qualité de service dans les trains : prises électriques, connexions wifi, restauration, informations sur le trafic et les correspondances - Billettique commune bus/trains - Réduction des tarifs d'accès aux TC - Adapter l'offre TC aux besoins de la population (amplitude horaire et cadences)
	Promouvoir les solutions alternatives à la voiture individuelle, autres que marche, vélo, TC : - Eviter les déplacements par le développement de l'offre de services à distance, en veillant à la maîtrise de l'effet rebond - Développer les services de transport à la demande dans les zones non desservies par les TC - Développer les services de location de voiture - Développer les services de mise à disposition de vélos - Développer l'autopartage - Développer les infrastructures permettant un encadrement et une promotion du covoiturage
	Faciliter la multimodalité : - Améliorer l'information multimodale, notamment par le développement de sites offrant des informations sur la totalité d'un trajet - Garantir les correspondances horaires entre réseaux : train grandes lignes / TER / bus - Mettre en œuvre une stratégie de rabattement vers les gares : § Stationnements auto et couplage billet parking / billet train § Stationnement vélo § Accessibilité à pied et PMR § Parcours sécurisés pour modes doux aux abords de la gare et éviter les discontinuités en approche (passages des voies ferrées) - Permettre une facilité d'usage du vélo : parkings gardés et couverts, services d'entretien, place pour vélos dans les trains

3. Aménagement des gares et pôles d'échanges	***Renforcement du rôle des gares en tant que polarités structurantes***
	Développement de la multimodalité des gares (fer + route + modes doux), en lien avec offre de stationnement adaptée pour encourager l'utilisation des TC.
	Développement des fonctions urbaines des gares (services), en lien avec le développement à proximité de programmes immobiliers
	Amélioration de l'accessibilité des gares (accès en modes doux, stationnement sécurisé pour les deux roues, accessibilité des gares au PMR)

4. Stationnement et circulation	***Définir une politique de stationnement cohérente avec le rééquilibrage des usages en faveurs des TC et modes doux***
	Stationnement : augmenter les tarifs et limiter les durées de stationnement, tout en limitant l'emprise au sol pour favoriser les modes doux.
	Améliorer la sécurité des déplacements (signalétique) et inciter à la modération des vitesses de circulation
	Stationnement des deux-roues : stationnement vélo sécurisé, service de gardiennage en gare, intermodalité bus / vélo

5. Lien Urbanisme / Transport	***Articuler étroitement la stratégie d'urbanisme durable avec celle de l'organisation des transports, afin de construire les conditions d'un développement orienté autour des réseaux TC***
	Articulation urbanisme transport inscrite dans les documents de planification (SCOT, PLU) et reprise dans les PDU, avec modulation des seuils minimaux de densité.
	Opérations de densification de dents creuses, reconquêtes de friches… en lien avec l'offre TC, dans le cadre de projets urbains globaux
	Acquisitions foncières et valorisation des disponibilités foncières pour accueillir les populations nouvelles dans les espaces à proximité des gares
	Chartes d'engagements entre partenaires sur le développement urbain orienté autour des gares

6. Communication / Sensibilisation	***Agir sur les comportements individuels et collectifs, en améliorant la communication sur l'offre existante, et en sensibilisant / formant les usagers***
	Développer l'information, améliorer sa lisibilité et faciliter son accès
	Mettre en place une communication efficace sur l'offre de transport ; donner envie de tester et de combiner les différents modes de déplacements : campagne de publicité, signalétique…
	Sensibiliser des publics différents (scolaires, étudiants, salariés, grand public) par l'information, la formation et l'organisation d'évènements

7 Stratégie

4 Territorialisation

7 Stratégie

Des principes généraux et une boîte à outils à territorialiser en fonction des problématiques territoriales :

- Agglomérations avec une dimension métropolitaine (Beauvais, Creil)
- Réseaux de petites villes (Chaunois)
- Territoires ruraux proches des agglomérations / bien desservis (Santerre Haute Somme)
- Territoires ruraux isolés (Thiérache)
- Territoires périurbains

Il s'agit ici de proposer une **première esquisse de territorialisation**, qui ne peut cependant que rester théorique… en l'absence d'approche sur un territoire identifié (avec son organisation territoriale, ses infrastructures et ses problématiques de mobilité, ses acteurs, ses projets…).

Agglomérations avec une dimension métropolitaine

Grand Creillois

CA de Beauvais

1- La ligne stratégique proposée

- Expliciter les choix de développement territorial, ainsi que leurs implications en termes de mobilité
- Une agglomération intégrée dans une grande métropole = quel équilibre rechercher entre deux modèles ?
  - Le territoire spécialisé dans la métropole, ce qui génère de longs déplacements
  - Le bassin de vie « complet » et diversifié, proposant une offre locale complète (emplois, services, logements, offre culturelle…) dans un ensemble métropolitain plus vaste
- Deux modèles de développement impliquant chacun une organisation territoriale et une offre de mobilité différentes
- Dans tous les cas, deux principes stratégiques clés :
  - Un équilibre et une articulation à trouver entre la desserte métropolitaine et la desserte locale
  - Limiter autant que possible les déplacements contraints, notamment pour les publics fragiles ; limiter les impacts de ces déplacements (renforcement offre locale, aide à la mobilité…)

Agglomérations avec une dimension métropolitaine

2- Fléchage indicatif des outils et leviers mobilisables

Développement et amélioration des réseaux TC & doux / aménagements de voirie	*Organisation offre de transport*	*Aménagement gares et pôles d'échange*
• Faciliter la cohabitation des différents modes existants (voiture, bus, vélo…) • Développer et améliorer les réseaux de transports en commun (TCSP, réseau de tramway) • Organiser les modes doux (agrandissement du plateau piétonnier et développement de pistes cyclables sécurisées / double sens cyclable). • Développer les réseaux de transports en commun entre centre et périphéries.	Faciliter l'accès aux transports en commun : - compléter l'offre de transport par de nouveaux services pour compléter la chaîne des déplacements (vélostations, mini-bus urbains). - adapter l'offre de transport collectif à l'évolution des modes de vie (hausse des fréquences et amplitude horaire plus large). - favoriser la multimodalité par une billétique commune à l'échelle de l'agglomération	Faire évoluer les gares en pôles d'échange multimodaux accessibles par tous, notamment par les modes doux, avec à proximité une offre de stationnement adaptée (voitures, deux roues). L'aménagement de la gare et de ses abords peut permettre d'en faire un pôle de services ayant un rôle structurant à l'échelle du pôle urbain.

Agglomérations avec une dimension métropolitaine

2- Fléchage indicatif des outils et leviers mobilisables

Stationnement et circulation	*Communication / sensibilisation*	*Lien urbanisme / transport*
Limiter la circulation et le stationnement au centre des pôles urbains, et encourager le report modal. Leviers : organiser le rabattements vers des parcs relais, adapter le réseau secondaire à sa vocation de proximité, réduire les stationnements pour les non-résidents, donner une plus grande place aux modes doux (largeur des trottoirs, pistes cyclables) et aux transports en commun (TCSP)	Regrouper dans un portail unique l'ensemble des informations concernant l'offre en transport disponible (plateforme unique et multimodale). Travail sur l'information et la signalétique pour orienter le voyageur et l'informer sur les moyens de transport existants.	Intégrer le lien urbanisme / transport comme une donnée prioritaire à intégrer dans l'ensemble des documents de planification (SCOT, PDU). Se doter d'outils pour réussir concrètement cette articulation (maîtrise foncière, travail avec les promoteurs et aménageurs,…). Donner la priorité à l'accessibilité des gares par les modes doux, et au développement des fonctions de services autour des gares.

Pays du Chaunois

Réseaux de petites villes

1- La ligne stratégique proposée

- Dans un contexte de renchérissement durable des coûts des énergies fossiles, et de succession de crises, réduire au maximum la vulnérabilité des territoires
- Dans ces territoires ruraux historiquement structurés par des petites villes, inverser une tendance lourde = l'affaiblissement de la capacité d'organisation et de structuration de l'espace rural par ces petites villes, en raison notamment du recul de l'emploi industriel et de l'emploi public.
- Priorité à la définition de stratégies de re-développement économique et de renforcement du rôle structurant des petites villes (fonction de services, fonction résidentielle, fonction culturelle et récréative)
- Construire une stratégie de mobilité cohérente avec ces choix d'aménagement du territoire, et s'appuyant sur une réelle connaissance des besoins : organisation d'une offre de transport alternative à l'automobile structurée autour de la trame des villes et bourgs du territoire.

Réseaux de petites villes

2- Fléchage indicatif des outils et leviers mobilisables

Développement et amélioration des réseaux TC & doux / aménagements de voirie	*Organisation offre de transport*	*Aménagement gares et pôles d'échange*
• Organiser le rabattement vers les gares des villes du territoire (bus, covoiturage, transport à la demande, navettes dédiés à un public spécifique). • Développer les réseaux de modes doux (pistes cyclables sécurisées, parcours piétonniers de bonne qualité, double sens cyclable...) à l'échelle du bassin de vie	Les gares ferroviaires des petites villes sont des supports importants pour l'organisation de l'offre de transport en tant que plate forme multimodale (vélo, taxi, bus, transport à la demande, covoiturage, auto-partage) Des aires de covoiturage peuvent être développées à proximité des axes structurants ou à proximité des zones denses d'habitation (à la sortie des petites villes). Services de location de deux roues en complément.	Renforcer l'accessibilité et l'attractivité des gares : - les rendre accessibles aux modes doux et prévoir des places nombreuses de stationnement. - intégrer des guichets d'information et de ventes des titres de transport - aménager les abords pour une offre de transport complémentaire (bus, taxis, transport à la demande, deux roues) - développer ou préserver l'offre de services à ses abords pour en faire un pôle attractif

Réseaux de petites villes

2- Fléchage indicatif des outils et leviers mobilisables

Stationnement et circulation	*Communication / sensibilisation*	*Lien urbanisme / transport*
Limiter l'offre de stationnement en centre ville pour éviter de trop favoriser l'usage de l'automobile au détriment des transports collectifs / modes doux.	Regrouper dans un portail unique l'ensemble des informations concernant l'offre en transport disponible (plateforme unique et multimodale). Travail sur l'information et la signalétique pour orienter le voyageur et l'informer sur les moyens de transport existants.	Orienter le développement du territoire autour des pôles existants et des gares. Densifier les tissus urbains autour de ces pôles / gares afin de massifier les flux. Limiter l'étalement résidentiel hors des centres, afin de ne pas augmenter la dépendance à l'usage de l'automobile individuelle.

Réseaux de petites villes *: zoom sur la ville de* ***Tergnier***

Quelles orientations pour une mobilité plus durable sur la ville de Tergnier ?



7 Stratégie








Rue Richer
Jean Rostand
Rue des 4 Fils Paul Doumer
Rue Fra
e Alexandre Dumas
Rue Racine
1
2
51
44
2


Rue Ferrer
Rue Ferrer
Rue Camille Desmoulins
62
2
rthur Sailly
Rue Arthur Sailly
16
L'Écluse
Rue Cam
Imp. Robespier
Résidence Lionel Lefèvre


Bd Stephenson
Rue de la Marne
Rue Anatole France
D53


Bd Roosevelt
Bd Roosevelt

Réseaux de petites villes *: zoom sur la ville de* ***Tergnier***

Quelles orientations pour une mobilité plus durable sur la ville de Tergnier ?

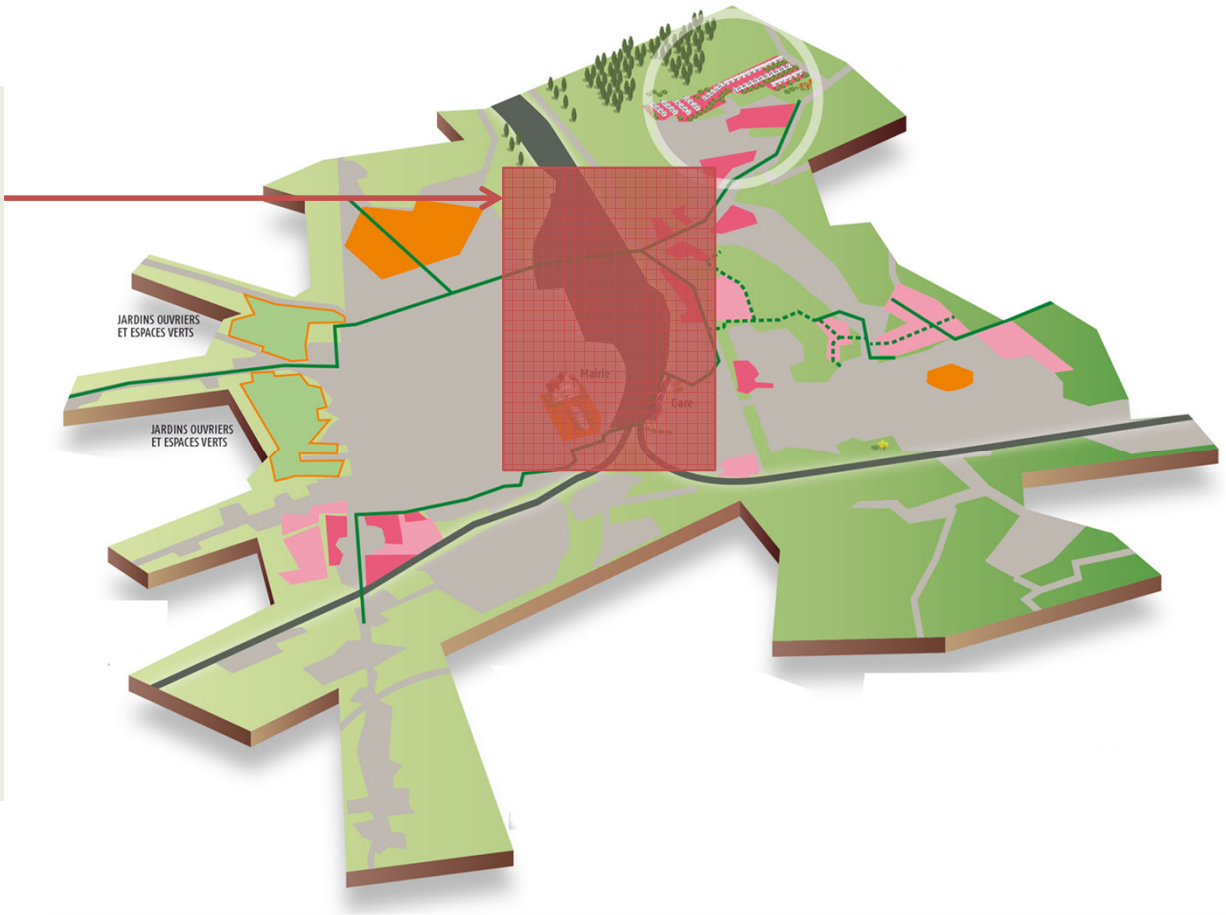
Engager un **projet urbain global** de restructuration et de revitalisation du centre-ville, permettant d'engager une dynamique positive autour de la reconquête du centre



Réseaux de petites villes : *zoom sur la ville de* ***Tergnier***

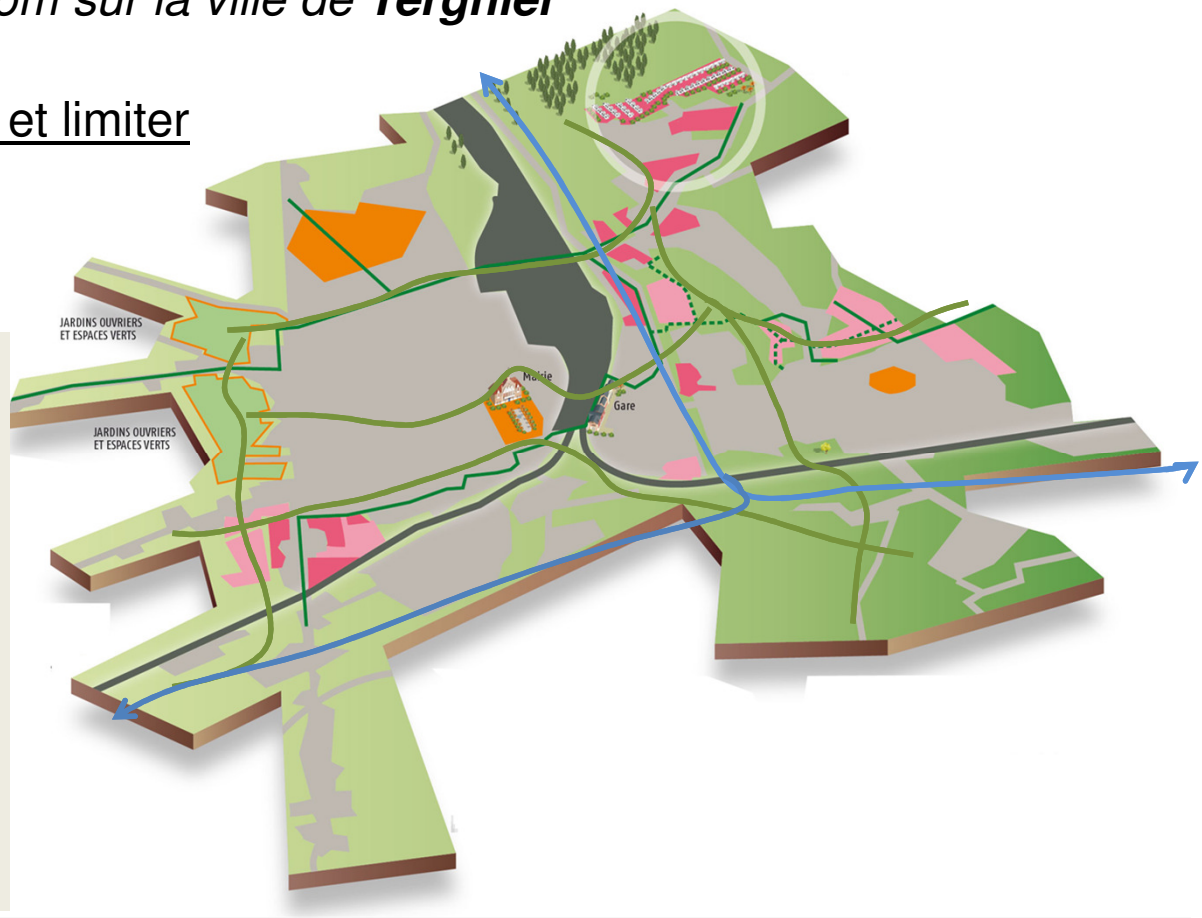
1. Agir sur la structuration et l'attractivité des espaces

- **Densification des tissus urbains** proches de la mairie et de la voie ferrée (rachat emprises RFF, reconquête friches, densification parcelles ?), afin de renforcer et diversifier l'offre de logements
- **Réhabilitation des espaces publics**, afin de renforcer leur agrément, développer leur usage par des usagers non motorisés et ainsi améliorer l'image et l'attractivité du centre



Réseaux de petites villes *: zoom sur la ville de* ***Tergnier***

2. Développer les modes doux et limiter la place de l'automobile



• Définir et aménager un **parcours global piéton / cycliste** à l'échelle de la ville, permettant de relier les différents lieux de vie (gare, mairie, centre commercial, quartiers d'habitation) et d'agrément (espaces verts, espaces boisés, canal), et ainsi encourager le développement des modes doux.

• **Aménagement des bords du canal** (cheminements, halte fluviale) et développement des usages (lieu culturel, pratique sportive, offre de restauration…)

• Définir une **politique de stationnement plus restrictive**, afin de réduire la présence de l'automobile dans l'espace public, et inciter à l'utilisation des trains et bus (stationnement résidentiel privilégié, et stationnement autour de la gare avec formule P+R) et vélo (lieux de stationnement sécurisé à la gare et à proximité des commerces)

Réseaux de petites villes *: zoom sur la ville de* ***Tergnier***

3. Développer les activités économiques en centre-ville

- Encourager le développement d'une **offre commerciale plus qualitative**, bénéficiant d'un cadre urbain requalifié et d'une fréquentation piétonne plus importante,
- Incitation au **développement dans le centre ville d'activités** générant de faibles nuisances (activités commerciales, associatives, développement des jardins ouvriers et mise en place de circuits de distribution des productions locales, activités récréatives autour du canal…) et favorisant le développement d'emploi en centre ville.



Territoires ruraux proches des agglomérations / bien desservis

Santerre Haute Somme

1- La ligne stratégique proposée

- Un point de vigilance à observer : la proximité des agglomération constitue une opportunité, mais aussi le risque de devenir une « banlieue dortoir »
- La nécessaire cohérence des choix :
  - Accueillir des entreprises… quid de l'offre d'habitat, de services, de transport ?
  - Développement résidentiel… quelle capacité à générer une dynamique locale ? Quels emplois, quels services localement ?
- L'enjeu du renforcement du maillage territorial : le point d'appui d'une offre de mobilité privilégiant le report sur les modes alternatifs à l'automobile

Territoires ruraux proches des agglomérations / bien desservis

2- Fléchage indicatif des outils et leviers mobilisables

Développement et amélioration des réseaux TC & doux / aménagements de voirie	*Organisation offre de transport*	*Aménagement gares et pôles d'échange*
Développer une offre locale de transport en lien avec les agglomérations limitrophes et les infrastructures existantes : • Organiser les rabattements : connecter la gare TGV à la ligne TER, développer des lignes de bus à partir des agglomérations, développer TàD et covoiturage. • Valoriser la présence d'infrastructures de haut niveau traversant le territoire (lignes de bus empruntant l'autoroute, accès gare TGV, réseau d'aires de covoiturage à proximité des échangeurs)	Réduire la dépendance à l'automobile en optimisant l'organisation et la visibilité de l'offre TC : - développer offre TC connectée à l'offre urbaine des agglomérations, desservir les territoires ruraux à partir des bourgs existants (transport à la demande, navettes pour publics spécifiques). Développer aires de covoiturage à proximité des infrastructures structurantes traversant le territoire.	Renforcer attractivité des gares : - les rendre accessibles aux modes doux et prévoir des places de stationnement. - intégrer des guichets d'information / vente de titres de transport - aménager les abords pour une offre de transport complémentaire (bus, vélos, transport à la demande, covoiturage) - développer / préserver l'offre de services à proximité pour en faire un pôle attractif

Territoires ruraux proches des agglomérations / bien desservis

2- Fléchage indicatif des outils et leviers mobilisables

Stationnement et circulation	*Communication / sensibilisation*	*Lien urbanisme / transport*
Limiter l'offre de stationnement en centre ville pour éviter de trop favoriser l'usage de l'automobile au détriment des transports collectifs / modes doux.	Regrouper dans un portail unique l'ensemble des informations concernant l'offre en transport en commun / modes doux. Travail sur l'information et la signalétique pour orienter le voyageur et l'informer sur les moyens de transport existants.	En raison d'une faible densité et de la difficulté à développer une offre de transports en commun, éviter la dispersion de l'habitat et des activités et encourager le développement des services de proximité au sein des bourgs et des petites villes.

Territoires ruraux isolés

Thiérache

1- La ligne stratégique proposée

- S'interroger sur les leviers d'une attractivité durable pour l'espace rural, et sa capacité à créer des richesses… dans un contexte de pression durable sur les mobilités individuelles motorisées
- S'engager dans un modèle de développement territorial réduisant la dépendance à des déplacements contraints en automobile, notamment longues distances
- Améliorer la connaissance des besoins et, sur cette base, expérimenter de nouvelles formes d'offres de transport individuelles et collectives, dans un contexte où il s'agit d'optimiser des moyens de plus en plus rares :
  - Organisation de chaînes de transport, articulant offre collective et individuelle, régulière et à la demande
  - Optimiser l'usage des outils numériques, tant pour améliorer la performance de l'offre (portail d'information, géolocalisation, organisation auto-partage…) que pour développer les services à distance
  - Expérimenter le développement des véhicules électriques

Territoires ruraux isolés

2- Fléchage indicatif des outils et leviers mobilisables

Développement et amélioration des réseaux TC & doux / aménagements de voirie	*Organisation offre de transport*	*Aménagement gares et pôles d'échange*
Développer une offre de transport adaptée à la faible demande et au caractère dispersé des zones d'habitation (transport à la demande, navettes pour public spécifique, autopartage, covoiturage…). Développement de liaisons transversales (bus) pour favoriser le rabattement sur les gares.	Organiser une chaîne de transport valorisant les modes collectifs, individuels, réguliers et à la demande ; organisée autour des petites villes et bourgs. Utiliser l'outil numérique pour optimiser l'offre existante, et améliorer sa visibilité pour l'usager.	Développer l'attractivité et les fonctions des gares et pôles d'échanges : - les rendre accessibles aux modes doux et prévoir des places de stationnement. - intégrer des guiches d'information et de ventes des titres de transport - aménager les abords pour une offre de transport complémentaire (bus, transport à la demande, taxis) - développer ou préserver l'offre de service à ses abords pour en faire un pôle attractif

Territoires ruraux isolés

2- Fléchage indicatif des outils et leviers mobilisables

Stationnement et circulation	*Communication / sensibilisation*	*Lien urbanisme / transport*
Faciliter le stationnement dans les centres bourgs, afin de contribuer à leur accessibilité et leur attractivité.	Regrouper dans un portail unique l'ensemble des informations concernant l'offre en transport en commun / modes doux. Travail sur l'information et la signalétique pour orienter le voyageur et l'informer sur les moyens de transport existants.	En raison d'une faible densité et de la difficulté à développer une offre de transports en commun, éviter la dispersion de l'habitat et des activités et encourager le développement des services de proximité au sein des bourgs et des petites villes.

Territoires périurbains

1- La ligne stratégique proposée

- Engager une réflexion sur l'avenir de ces territoires spécialisés et dépendants, dans un contexte de pression sur les mobilités individuelles motorisées
- Construire une stratégie d'évolution de ces espaces :
  - Maintien durable d'une fonction résidentielle à base de logements individuels, avec les condition d'un renouvellement de la population ?
  - Densification des tissus périurbains, et émergence de nouvelles polarités ?
- La stratégie de mobilité dépendrait largement de ces choix d'aménagement du territoire :
  - Optimiser les mobilités sur un territoire structuré par et pour l'automobile (développement de réseaux de bus en rabattement sur les gares / pôles, organisation co-voiturage grâce aux outils numériques…) ?
  - Faire émerger une offre de transport collectif grâce à la massification des flux induite par l'émergence de nouvelles polarités ?

Territoires périurbains

2- Fléchage indicatif des outils et leviers mobilisables

Développement et amélioration des réseaux TC & doux / aménagements de voirie	*Organisation offre de transport*	*Aménagement gares et pôles d'échange*
Réduire la place dédiée à l'automobile (stationnement, notamment). Développer réseaux de modes doux pour réduire le recours à l'automobile, notamment pour les déplacements courts. Aménager et sécuriser la voirie pour encourager les déplacements piétons et deux roues	Développement de circuits de bus en rabattement sur les gares et centres villes. Valorisation des outils numériques pour mutualiser l'usage de l'automobile individuelle (portails de co-voiturage, services d'autopartage). Développement d'aires de co-voiturage à proximité d'axes structurants.	Améliorer l'accessibilité des gares et pôles d'échanges. Développer les services autour des gares, afin de renforcer leur capacité à organiser et structurer les espaces périurbains.

Territoires périurbains

2- Fléchage indicatif des outils et leviers mobilisables

Stationnement et circulation	*Communication / sensibilisation*	*Lien urbanisme / transport*
Développer l'offre de stationnement autour des gares. Limiter l'offre de stationnement au lieu de travail, afin d'inciter à l'usage des transports collectifs / auto partage	Sensibiliser les habitants sur les avantages (et les économies) générés par le partage des véhicules individuels dans les déplacements quotidiens.	Envisager la structuration progressive des tissus urbains autour des gares et pôles d'échanges.

8 Annexes

Fléchage indicatif des leviers d'actions en fonction des priorités inscrites dans le projet de diagnostic stratégique régional.

Des leviers financiers à mobiliser

- **Programmation européenne 2014 – 2020** : un nouveau cadre (une stratégie Europe 2020 orientée autour de 11 priorités thématiques, une plus grande intégration des stratégies, la convergence des différents fonds FSE, FEDER et FEADER…)
- Définition des **priorités régionales** en cours ; premiers éléments pour la Picardie (diagnostic stratégique régional septembre 2012)
- La définition de priorités[1] qui concernent, directement ou indirectement, la question des **mobilités** :
  1. Susciter et donner de l'ambition à tous les picards et accompagner les parcours individuels
  3. Doter la Picardie d'avantages compétitifs et valoriser ses atouts
  4. Garantir un développement et un aménagement durable des territoires, en préservant leurs ressources naturelles
  5. Améliorer durablement les conditions de vie et le bien-être des Picards

1 : nous n'avons ici repris que les chapitres concernant, directement ou indirectement, la question de la mobilité.

Projet de diagnostic stratégique territorial Etat / Conseil régional Picardie (septembre 2012)

1. Susciter et donner de l'ambition à tous les picards et accompagner les parcours individuels	Inciter les jeunes sortants du système scolaire sans qualification à reprendre une formation en mettant en place une prise en charge complète du jeune
	La structuration d'une offre de services complémentaires (hébergement, transport, restauration…) pour faciliter l'accès à la formation professionnelle.
	Mettre en place une approche intégrée pour mieux mettre à profit le capital humain, notamment en faveur des personnes défavorisées vis-à-vis de l'accès à l'emploi et des séniors.

Projet de diagnostic stratégique territorial
Etat / Conseil régional Picardie (septembre 2012)

3. Doter la Picardie d'avantages compétitifs et valoriser ses atouts	Rendre les territoires picards plus accessibles
	Développement des TIC pour participer pleinement au renforcement de l'attractivité de la région : faciliter le développement du travail à distance, développer l'e-administration, poursuivre la couverture haut débit et soutenir le très haut débit
	Faire de la Picardie une destination résidentielle, en priorité à l'attention des franciliens

Projet de diagnostic stratégique territorial Etat / Conseil régional Picardie (septembre 2012)

4. Garantir un développement et un aménagement durable des territoires, en préservant leurs ressources naturelles	Renforcer l'armature urbaine en consolidant la métropole picarde multipolaire
	Valoriser le développement urbain et économique dans les quartiers de gare des villes picardes
	Améliorer l'organisation des transports des différentes autorités organisatrices des transports
	Lier la question de l'organisation des transports et celle de l'urbanisation pour faciliter les déplacements en modes alternatifs à la voiture individuelle
	Promouvoir la multimodalité et le recours au numérique pour limiter l'usage de la voiture individuelle et les déplacements
	Promouvoir un habitat plus dense, des formes urbaines plus économes, la mixité fonctionnelle
	Expérimenter la ville de demain au travers des quartiers durables
	Développer le concept de ville intelligente

Projet de diagnostic stratégique territorial
Etat / Conseil régional Picardie (septembre 2012)

5. Améliorer durablement les conditions de vie et le bien-être des Picards	Enrichir l'offre d'activités sportives, culturelles et de loisir et en faciliter l'accès
	Anticiper la hausse des besoins en matière de services à la personne
	Renforcer l'économie résidentielle (services…) pour un cadre de vie agréable et attractif

1. Développement et amélioration des réseaux TC & doux, aménagements de voirie

1. Susciter et donner de l'ambition à tous les picards et accompagner les parcours individuels
Inciter les jeunes sortants du système scolaire sans qualification à reprendre une formation en mettant en place une prise en charge complète du jeune
La structuration d'une offre de services complémentaires (hébergement, transport, restauration…) pour faciliter l'accès à la formation professionnelle.
Mettre en place une approche intégrée pour mieux mettre à profit le capital humain, notamment en faveur des personnes défavorisées vis-à-vis de l'accès à l'emploi et des séniors.

Développement des TCSP

Modernisation et développement réseau ferroviaire

3. Doter la Picardie d'avantages compétitifs et valoriser ses atouts
Rendre les territoires picards plus accessibles
Développement des TIC pour participer pleinement au renforcement de l'attractivité de la région : faciliter le développement du travail à distance, développer l'e-administration, poursuivre la couverture haut débit et soutenir le très haut débit
Faire de la Picardie une destination résidentielle, en priorité à l'attention des franciliens

1. Développement et amélioration des réseaux TC & doux, aménagements de voirie

Développement des TCSP

Aménagements de voirie

Zones piétonnes dans hyper-centres, avec tolérance pour le vélo

Aménagements de voirie

4. Garantir un développement et un aménagement durable des territoires, en préservant leurs ressources naturelles
Renforcer l'armature urbaine en consolidant la métropole picarde multipolaire
Valoriser le développement urbain et économique dans les quartiers de gare des villes picardes
Améliorer l'organisation des transports des différentes autorités organisatrices des transports
Lier la question de l'organisation des transports et celle de l'urbanisation pour faciliter les déplacements en modes alternatifs à la voiture individuelle
Promouvoir la multimodalité et le recours au numérique pour limiter l'usage de la voiture individuelle et les déplacements
Promouvoir un habitat plus dense, des formes urbaines plus économes, la mixité fonctionnelle
Expérimenter la ville de demain au travers des quartiers durables
Développer le concept de ville intelligente

5. Améliorer durablement les conditions de vie et le bien-être des Picards
Enrichir l'offre d'activités sportives, culturelles et de loisir et en faciliter l'accès
Anticiper la hausse des besoins en matière de services à la personne
Renforcer l'économie résidentielle (services…) pour un cadre de vie agréable et attractif

2. Améliorer la coordination, la performance et la visibilité de l'offre alternative à l'automobile

Promouvoir les solutions alternatives à la voiture individuelle, autres que marche, vélo, TC ←

1. Susciter et donner de l'ambition à tous les picards et accompagner les parcours individuels
Inciter les jeunes sortants du système scolaire sans qualification à reprendre une formation en mettant en place une prise en charge complète du jeune
La structuration d'une offre de services complémentaires (hébergement, transport, restauration…) pour faciliter l'accès à la formation professionnelle.
Mettre en place une approche intégrée pour mieux mettre à profit le capital humain, notamment en faveur des personnes défavorisées vis-à-vis de l'accès à l'emploi et des séniors.

Rendre plus attractifs les TC ←

Promouvoir les solutions alternatives à la voiture individuelle, autres que marche, vélo, TC ←

3. Doter la Picardie d'avantages compétitifs et valoriser ses atouts
Rendre les territoires picards plus accessibles
Développement des TIC pour participer pleinement au renforcement de l'attractivité de la région : faciliter le développement du travail à distance, développer l'e-administration, poursuivre la couverture haut débit et soutenir le très haut débit
Faire de la Picardie une destination résidentielle, en priorité à l'attention des franciliens

2. Améliorer la coordination, la performance et la visibilité de l'offre alternative à l'automobile

Rendre plus attractifs les TC

Faciliter la multimodalité

Faciliter la multimodalité

4. Garantir un développement et un aménagement durable des territoires, en préservant leurs ressources naturelles
Renforcer l'armature urbaine en consolidant la métropole picarde multipolaire
Valoriser le développement urbain et économique dans les quartiers de gare des villes picardes
Améliorer l'organisation des transports des différentes autorités organisatrices des transports
Lier la question de l'organisation des transports et celle de l'urbanisation pour faciliter les déplacements en modes alternatifs à la voiture individuelle
Promouvoir la multimodalité et le recours au numérique pour limiter l'usage de la voiture individuelle et les déplacements
Promouvoir un habitat plus dense, des formes urbaines plus économes, la mixité fonctionnelle
Expérimenter la ville de demain au travers des quartiers durables
Développer le concept de ville intelligente

5. Améliorer durablement les conditions de vie et le bien-être des Picards
Enrichir l'offre d'activités sportives, culturelles et de loisir et en faciliter l'accès
Anticiper la hausse des besoins en matière de services à la personne
Renforcer l'économie résidentielle (services…) pour un cadre de vie agréable et attractif

3. Aménagement des gares et pôles d'échanges

1. Susciter et donner de l'ambition à tous les picards et accompagner les parcours individuels
Inciter les jeunes sortants du système scolaire sans qualification à reprendre une formation en mettant en place une prise en charge complète du jeune
La structuration d'une offre de services complémentaires (hébergement, transport, restauration…) pour faciliter l'accès à la formation professionnelle.
Mettre en place une approche intégrée pour mieux mettre à profit le capital humain, notamment en faveur des personnes défavorisées vis-à-vis de l'accès à l'emploi et des séniors.

Amélioration de l'accessibilité des gares ←

Développement des fonctions urbaines des gares, en lien avec le développement à proximité de programmes immobiliers ←

3. Doter la Picardie d'avantages compétitifs et valoriser ses atouts
Rendre les territoires picards plus accessibles
Développement des TIC pour participer pleinement au renforcement de l'attractivité de la région : faciliter le développement du travail à distance, développer l'e-administration, poursuivre la couverture haut débit et soutenir le très haut débit
Faire de la Picardie une destination résidentielle, en priorité à l'attention des franciliens

3. Aménagement des gares et pôles d'échanges

Développement de la multimodalité des gares, en lien avec offre de stationnement adaptée.

4. Garantir un développement et un aménagement durable des territoires, en préservant leurs ressources naturelles
Renforcer l'armature urbaine en consolidant la métropole picarde multipolaire
Valoriser le développement urbain et économique dans les quartiers de gare des villes picardes
Améliorer l'organisation des transports des différentes autorités organisatrices des transports
Lier la question de l'organisation des transports et celle de l'urbanisation pour faciliter les déplacements en modes alternatifs à la voiture individuelle
Promouvoir la multimodalité et le recours au numérique pour limiter l'usage de la voiture individuelle et les déplacements
Promouvoir un habitat plus dense, des formes urbaines plus économes, la mixité fonctionnelle
Expérimenter la ville de demain au travers des quartiers durables
Développer le concept de ville intelligente

5. Améliorer durablement les conditions de vie et le bien-être des Picards
Enrichir l'offre d'activités sportives, culturelles et de loisir et en faciliter l'accès
Anticiper la hausse des besoins en matière de services à la personne
Renforcer l'économie résidentielle (services…) pour un cadre de vie agréable et attractif

4. Stationnement et circulation

1. Susciter et donner de l'ambition à tous les picards et accompagner les parcours individuels
Inciter les jeunes sortants du système scolaire sans qualification à reprendre une formation en mettant en place une prise en charge complète du jeune
La structuration d'une offre de services complémentaires (hébergement, transport, restauration…) pour faciliter l'accès à la formation professionnelle.
Mettre en place une approche intégrée pour mieux mettre à profit le capital humain, notamment en faveur des personnes défavorisées vis-à-vis de l'accès à l'emploi et des séniors.

3. Doter la Picardie d'avantages compétitifs et valoriser ses atouts
Rendre les territoires picards plus accessibles
Développement des TIC pour participer pleinement au renforcement de l'attractivité de la région : faciliter le développement du travail à distance, développer l'e-administration, poursuivre la couverture haut débit et soutenir le très haut débit
Faire de la Picardie une destination résidentielle, en priorité à l'attention des franciliens

4. Stationnement et circulation

Stationnement

Améliorer la sécurité des déplacements

Stationnement des deux-roues

4. Garantir un développement et un aménagement durable des territoires, en préservant leurs ressources naturelles
Renforcer l'armature urbaine en consolidant la métropole picarde multipolaire
Valoriser le développement urbain et économique dans les quartiers de gare des villes picardes
Améliorer l'organisation des transports des différentes autorités organisatrices des transports
Lier la question de l'organisation des transports et celle de l'urbanisation pour faciliter les déplacements en modes alternatifs à la voiture individuelle
Promouvoir la multimodalité et le recours au numérique pour limiter l'usage de la voiture individuelle et les déplacements
Promouvoir un habitat plus dense, des formes urbaines plus économes, la mixité fonctionnelle
Expérimenter la ville de demain au travers des quartiers durables
Développer le concept de ville intelligente

5. Améliorer durablement les conditions de vie et le bien-être des Picards
Enrichir l'offre d'activités sportives, culturelles et de loisir et en faciliter l'accès
Anticiper la hausse des besoins en matière de services à la personne
Renforcer l'économie résidentielle (services…) pour un cadre de vie agréable et attractif

5. Lien urbanisme / transport

1. Susciter et donner de l'ambition à tous les picards et accompagner les parcours individuels
Inciter les jeunes sortants du système scolaire sans qualification à reprendre une formation en mettant en place une prise en charge complète du jeune
La structuration d'une offre de services complémentaires (hébergement, transport, restauration…) pour faciliter l'accès à la formation professionnelle.
Mettre en place une approche intégrée pour mieux mettre à profit le capital humain, notamment en faveur des personnes défavorisées vis-à-vis de l'accès à l'emploi et des séniors.

3. Doter la Picardie d'avantages compétitifs et valoriser ses atouts
Rendre les territoires picards plus accessibles
Développement des TIC pour participer pleinement au renforcement de l'attractivité de la région : faciliter le développement du travail à distance, développer l'e-administration, poursuivre la couverture haut débit et soutenir le très haut débit
Faire de la Picardie une destination résidentielle, en priorité à l'attention des franciliens

5. Lien urbanisme / transport

Chartes d'engagements entre partenaires sur le développement urbain orienté autour des gares

Acquisitions foncières et valorisation des disponibilités foncières

Opérations de densification de dents creuses, reconquêtes de friches en lien avec l'offre TC

Articulation urbanisme transport inscrite dans les documents de planification

4. Garantir un développement et un aménagement durable des territoires, en préservant leurs ressources naturelles
Renforcer l'armature urbaine en consolidant la métropole picarde multipolaire
Valoriser le développement urbain et économique dans les quartiers de gare des villes picardes
Améliorer l'organisation des transports des différentes autorités organisatrices des transports
Lier la question de l'organisation des transports et celle de l'urbanisation pour faciliter les déplacements en modes alternatifs à la voiture individuelle
Promouvoir la multimodalité et le recours au numérique pour limiter l'usage de la voiture individuelle et les déplacements
Promouvoir un habitat plus dense, des formes urbaines plus économes, la mixité fonctionnelle
Expérimenter la ville de demain au travers des quartiers durables
Développer le concept de ville intelligente

5. Améliorer durablement les conditions de vie et le bien-être des Picards
Enrichir l'offre d'activités sportives, culturelles et de loisir et en faciliter l'accès
Anticiper la hausse des besoins en matière de services à la personne
Renforcer l'économie résidentielle (services…) pour un cadre de vie agréable et attractif

3- MODE D'EMPLOI

Comment utiliser les résultats de cette étude pour accompagner les territoires dans leurs stratégies de mobilité ?

Nous proposons une méthode simple en 6 points :

1 **Identifier le type de territoire**

2 **Analyser et comprendre les problématiques du territoire**

3 **Construire la ligne stratégique**

4 **Flécher la boîte à outils**

5 ***En continu :* construire le dialogue avec les acteurs du territoire**

6 **La question de l'ingénierie locale**

1 Identifier le type de territoire

Objectif

Il s'agit, dans un premier temps, de définir quel est le type de territoire auquel on s'intéresse. Cela permet ensuite de mieux flécher la réflexion stratégique.

Modalités

Pour cela, on s'appuie sur la typologie de territoires élaborée en phase 1 de la démarche.

Il s'agit de définir de quel type de territoire (centre ville, espace périurbain de 2ème couronne proche des TER, espace rural autonome maillé de bourgs éloigné des TER…) le territoire étudié se rapproche le plus.

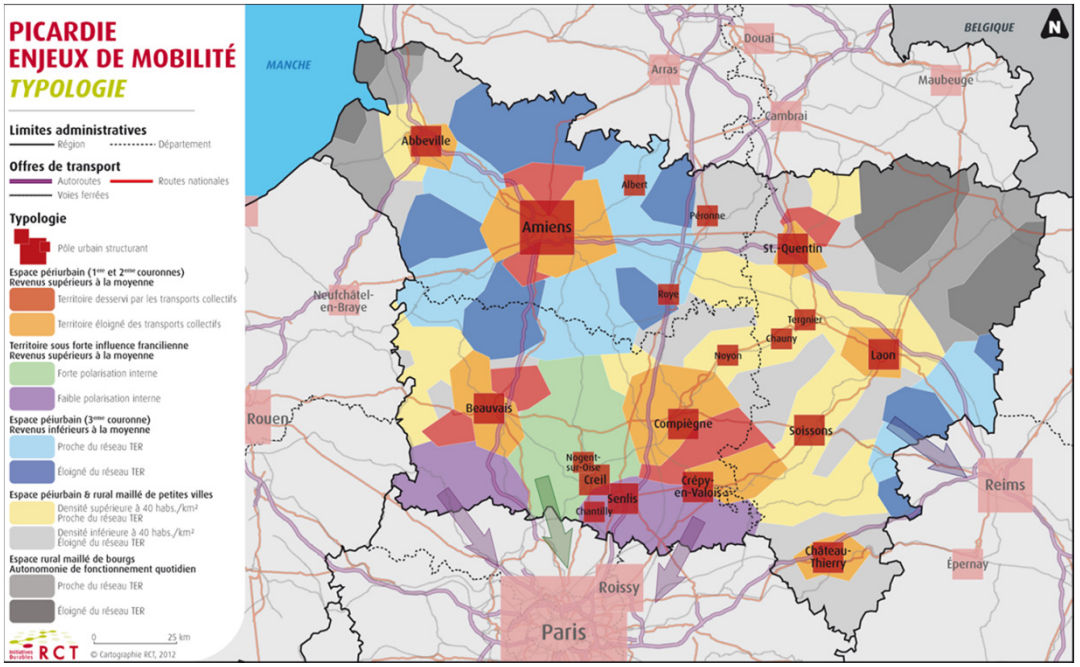
Ce « fléchage » peut être réalisé à partir de la carte de typologie des territoire picards, ainsi que des fiches descriptives par type de territoire *(voir diapositive suivante).*

1 Identifier le type de territoire

- ***La typologie des territoires***

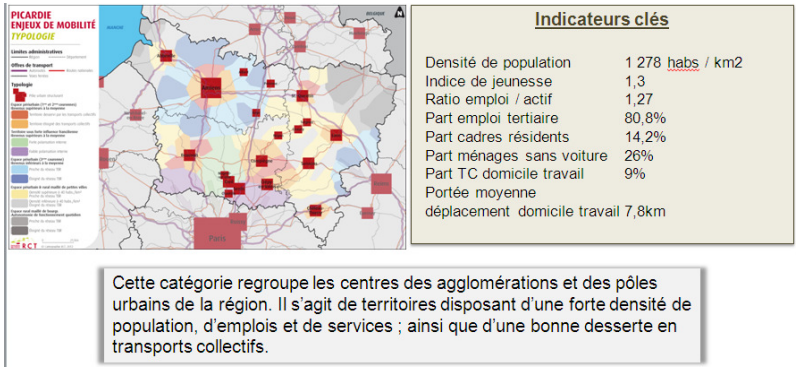
Elle est présentée à la page 58 du rapport.

ATTENTION : les limites de zones sont indicatives et ne doivent pas être interprétées comme des limites précises.



- ***La description de chaque type de territoire***

La description de chaque type de territoire est présentée pages 59 à 64.



2 Analyser et comprendre les problématiques du territoire

Objectif

Une fois que l'on a identifié le type de territoire, il s'agit de mettre en évidence ses problématiques de mobilité, et les problèmes qui se posent aujourd'hui (et qui se poseront demain).

Modalités

Comme proposé dans notre méthodologie, il s'agit de s'intéresser à la fois à la manière dont le territoire est organisé, aux caractéristiques de sa population, et aux conditions actuelles de la mobilité sur le territoire.

Il s'agit également d'identifier les vulnérabilités et fragilités du territoire au regard des évolutions futures.

Pour cela, une grille d'analyse est proposée *(voir page suivante).*

2 Analyser et comprendre les problématiques du territoire

Grille d'analyse (1)

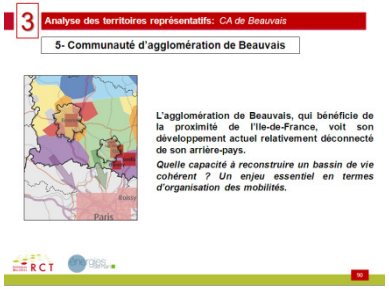
Comprendre l'organisation du territoire	Quelles sont les grandes caractéristiques du territoire ? *(urbain / rural, densité de population, fonctions économiques…)*
	Comment est-il structuré ? *(pôles urbains, maillage territorial, éléments géographiques marquants…)*
	Quelles sont les grandes logiques de son fonctionnement quotidien ? *(territoire spécialisé ou diversifié ? Territoire polarisé en interne ou dépendant de pôles extérieurs ?)*
La population	Niveau global de richesse, dépendance aux revenus de transfert
	Caractériser et localiser les phénomènes de pauvreté / précarité
	Pyramide des âges
	Caractérisation des différentes parties du territoire en fonction de l'âge de la population
La mobilité	Quelles distances quotidiennes ? *(ces informations sont disponibles dans le rapport sous forme de cartes)*
	Quelles parts modales ? *(ces informations sont disponibles dans le rapport sous forme de cartes)*
Tendances récentes / signaux faibles	Quelles tendances récentes en termes d'évolution de l'emploi et de la population ? *(en volumes, en types d'emplois, en termes de localisation)* Y a-t-il convergence ou divergence ? *(le territoire se spécialise-t-il ? A-t-il tendance à se densifier ou à s'étaler ?)*
	Quelle évolution récente de l'offre de transport ? Quels projets ?
Fragilité / vulnérabilité	Vulnérabilité à une crise énergétique : le territoire est-il particulièrement exposé ? En quoi peut-il s'adapter à cette éventualité ?
	Vulnérabilité à une crise démographique : le territoire est-il "naturellement" attractif au plan démographique, ou risque-t-il de souffrir particulièrement d'une concurrence démographique renforcée entre territoires ?
	Capacité à bénéficier d'une relocalisation de l'activité : le territoire dispose-t-il d'atouts pour attirer de nouvelles activités ? *(accessibilité, offre de services, tissu économique spécialisé ou diversifié, main d'œuvre qualifiée, cadre de vie de qualité…)*

2 Analyser et comprendre les problématiques du territoire

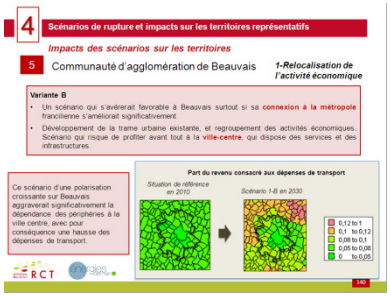
Grille d'analyse (2)

- Cette grille permet de guider l'analyse à conduire sur le territoire
- Afin de disposer d'un exemple comparable et de faciliter le travail, l'analyse des territoires représentatifs (pages 69 à 143 du rapport final) peut être consultée, en ciblant cette lecture sur le type de territoire correspondant au territoire analysé *(exemple ci-dessous : agglomération de Beauvais).*

Exemple de Beauvais : pages 90 à 94 pour l'analyse des problématiques du territoire

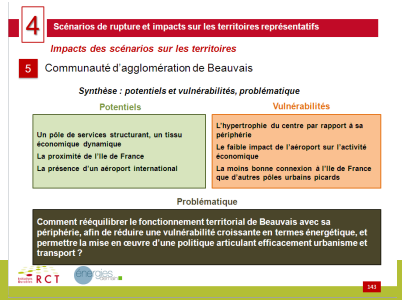


Exemple de Beauvais : pages 140 à 142 pour l'analyse de la vulnérabilité aux scénarios de rupture



- Il s'agit enfin, à la lumière de cette analyse, de réaliser le bilan des potentiels et des vulnérabilités du territoire, ce qui permet de formuler sa **problématique** (à quel problème la future stratégie de mobilité du territoire devra-t-elle répondre en priorité?)

Exemple de Beauvais : page 143 pour le bilan et la problématique



2 Analyser et comprendre les problématiques du territoire

Grille d'analyse (3)

A ce stade de la réflexion peut se poser la question du périmètre le plus pertinent pour construire une stratégie locale de mobilité.

Les réponses aux questions de la grille permettent en effet :

- d'analyser l'organisation et le fonctionnement du territoire,
- de mettre en évidence son autonomie et sa dépendance à d'autres territoires,
- et donc de juger si le territoire constitue un bassin de vie, ou s'il s'intègre dans un ensemble plus large.

Sur cette base, il est possible d'estimer si le territoire étudié constitue la bonne échelle pour aborder une réflexion sur la mobilité, ou s'il devrait s'inscrire dans un périmètre plus large pour aborder une réflexion globale, articulant à la fois les questions de mobilité, mais aussi d'organisation territoriale.

3 Construire la ligne stratégique

Objectif

Il s'agit d'apporter une réponse à la problématique du territoire, en veillant bien à ne pas dissocier la question de l'organisation territoriale de celle des transports.

Modalités

Formuler une ligne stratégique, qui combine trois types d'exigences :

- Une approche cohérente entre les choix de développement territorial et l'organisation de l'offre de mobilité
- Une articulation des trois principes « intangibles » d'une stratégie de mobilité :
  1. construire les conditions d'une mobilité de plus courtes distances,
  2. proposer une alternative performante et attractive à l'automobile,
  3. orienter les comportements individuels et collectifs
- Le souci apporté à la réduction des vulnérabilités du territoire à des crises ou des ruptures

Voir la grille d'analyse page suivante

Grille d'analyse (1)

	Exemples de questions pouvant guider la réflexion
Une approche cohérente entre développement territorial et organisation de la mobilité	Quelles sont les priorités d'aménagement du territoire portées par les acteurs locaux ? Est-il nécessaire de réorienter ces priorités pour limiter la fragilité du territoire ? Réduire ses impacts environnementaux ? Limiter les déplacements ?
	Quelle organisation actuelle de l'offre de mobilité ? Quelles orientations portées par les acteurs locaux ? Quels projets ?
	Quelles inflexions souhaitables de cette stratégie de mobilité pour une meilleure cohérence avec l'organisation future du territoire ?
Construire une mobilité de plus courtes distances	Quelles évolutions apporter aux dynamiques actuelles pour rapprocher habitat, emploi et services ? Sur quels outils s'appuyer ? Quels projets actuellement portés favorisent cette ambition ? Quels sont ceux qui s'y opposent ?
Proposer une alternative performante à l'automobile individuelle	Quels projets sur le territoire ? Faut-il poursuivre les stratégies déjà engagées, ou donner une priorité plus forte à l'offre TC / modes doux ?
	Faut-il adapter l'offre existante pour la rendre plus lisible ? Plus efficace ? Mieux adaptée aux besoins ?
Orienter les comportements individuels et collectifs	Faut-il améliorer la communication sur l'offre de transports alternative à l'automobile ? Quelles politiques actuellement portées sur le territoire favorisent et facilitent l'usage de la voiture individuelle ? Quelles sont celles qui le contraignent ?
	Quelle sensibilité de la population à l'usage de transports moins polluants ? Travail de sensibilisation à effectuer ?
Réduire la vulnérabilité du territoire	Les réponses apportées aux questions ci-dessus permettent-elles de réduire la dépendance aux énergies fossiles ? De renforcer l'attractivité du territoire pour les populations et les activités économiques ?

3 Construire la ligne stratégique

Grille d'analyse (2)

- Il ne s'agit pas ici de répondre de manière exhaustive à toutes les questions de la grille, mais plutôt de **définir quelques priorités fortes** pour le territoire, de manière à :
  - Orienter le développement futur du territoire de manière plus durable (inverser les tendances négatives observées dans le diagnostic), notamment en générant des mobilités plus courtes et moins dépendantes de l'usage de l'automobile individuelle
  - Réduire la vulnérabilité du territoire à des crises prévisibles ou éventuelles

Exemple de Beauvais : page 242 du rapport final pour la formulation de la ligne stratégique


8 Stratégie

Agglomérations avec une dimension métropolitaine

Grand Creillois

CA de Beauvais

1- La ligne stratégique proposée

- Expliciter les choix de développement territorial, ainsi que leurs implications en termes de mobilité
- Une agglomération intégrée dans une grande métropole = quel équilibre rechercher entre deux modèles ?
  - Le territoire spécialisé dans la métropole, ce qui génère de longs déplacements
  - Le bassin de vie « complet » et diversifié, proposant une offre locale complète (emplois, services, logements, offre culturelle…) dans un ensemble métropolitain plus vaste
- Deux modèles de développement impliquant chacun une organisation territoriale et une offre de mobilité différentes
- Dans tous les cas, deux principes stratégiques clés :
  - Un équilibre et une articulation à trouver entre la desserte métropolitaine et la desserte locale
  - Limiter autant que possible les déplacements contraints, notamment pour les publics fragiles ; limiter les impacts de ces déplacements (renforcement offre locale, aide à la mobilité…)

242

4 Flécher la boîte à outils

Objectif

Il s'agit d'identifier les outils les plus pertinents à mobiliser pour mettre en œuvre sur le territoire la ligne stratégique.

Modalités

Ce fléchage consiste à sélectionner et hiérarchiser les outils et leviers opérationnels les plus pertinents pour mettre en œuvre la stratégie

Pour cela :

- On pourra s'appuyer sur le fléchage indicatif proposé pour le type de territoire correspondant au territoire analysé
- On veillera à prendre en compte les outils et dispositifs déjà existants sur le territoire, ainsi que sur les projets en cours ou en gestation

Voir l'exemple page suivante

4 Flécher la boîte à outils

Exemple de fléchage indicatif quelques outils et leviers (type de territoire : agglomérations avec une dimension métropolitaine)

8 Stratégie

Agglomérations avec une dimension métropolitaine

2- Fléchage indicatif des outils et leviers mobilisables

Développement et amélioration des réseaux TC & doux / aménagements de voirie	*Organisation offre de transport*	*Aménagement gares et pôles d'échange*
• Faciliter la cohabitation des différents modes existants (voiture, bus, vélo…) • Développer et améliorer les réseaux de transports en commun (TCSP, réseau de tramway) • Organiser les modes doux (agrandissement du plateau piétonnier et développement de pistes cyclables sécurisées / double sens cyclable). • Développer les réseaux de transports en commun entre centre et périphéries.	Faciliter l'accès aux transports en commun : - compléter l'offre de transport par de nouveaux services pour compléter la chaîne des déplacements (vélostations, mini-bus urbains). - adapter l'offre de transport collectif à l'évolution des modes de vie (hausse des fréquences et amplitude horaire plus large). - favoriser la multimodalité par une billétique commune à l'échelle de l'agglomération	Faire évoluer les gares en pôles d'échange multimodaux accessibles par tous, notamment par les modes doux, avec à proximité une offre de stationnement adaptée (voitures, deux roues). L'aménagement de la gare et de ses abords peut permettre d'en faire un pôle de services ayant un rôle structurant à l'échelle du pôle urbain.

243

5 Construire le dialogue avec les acteurs du territoire

Ces différentes étapes constituent la trame générale d'une réflexion sur la mobilité durable au niveau local.

Il serait pertinent que cette réflexion **associe largement les acteurs locaux**, dans le cadre d'un processus permanent de dialogue (soit dans le cadre d'un projet de type SCOT / PDU, soit en dehors de ces démarches).

Chacune des phases de travail devrait en effet faire l'objet d'un dialogue spécifique :

1. Identifier le type de territoire : ce travail peut être réalisé en interne aux services de l'Etat
2. Analyser et comprendre les dynamiques du territoire : il peut s'agir d'une analyse croisée entre les services de l'Etat et les acteurs du territoire ; l'objectif étant de disposer d'une compréhension la plus fidèle et complète possible des dynamiques et problématiques du territoire
3. Construire la ligne stratégique : il serait souhaitable que cette phase essentielle fasse l'objet d'un processus itératif avec les acteurs du territoire. Il est important que ces derniers soient convaincus de la pertinence et de la légitimité de cette ligne stratégique.
4. Flécher la boîte à outils : il s'agit d'effectuer ce travail en lien étroit avec les politiques actuellement menées sur le territoire, les projets et volontés des acteurs, ainsi que les possibilités futures de financements (fonds européens, notamment)

6 La question de l'ingénierie locale

La construction et la mise en œuvre d'une stratégie locale de mobilité ne peut se concevoir sans une réelle capacité locale d'ingénierie.

Il s'agira d'inciter les acteurs locaux à renforcer leurs capacités de réflexion stratégique et prospective, et de portage de politiques opérationnelles :

• à travers le renforcement de l'échelon intercommunal (fusions d'EPCI, acquisition de nouvelles compétences et renforcement des équipes techniques)

• à travers la mutualisation de compétences dans le cadre de syndicats mixtes prenant en charge la planification du développement et les stratégies de mobilité (SCOT, PDU)

• à travers le développement des lieux d'échanges et d'articulation entre stratégies de différents territoires (démarches interSCOT, réseaux d'animateurs de territoire…)

Cette question du renforcement de l'ingénierie locale est doublement cruciale :

• Parce que, en temps de crise, les moyens consacrés à l'ingénierie locale sont régulièrement remis en question,

• Parce que la complexité des question de mobilité et, plus généralement, des problématiques de développement durable, nécessite des capacités suffisantes pour pouvoir construire et mettre en œuvre des stratégies adaptées.

4- NOTICE MOBITER

Mobiter
L'état des lieux communal de la mobilité par Energies Demain

On n'utilise ici que la partie « mobilité locale » de MOBITER (portées inférieures à 80 km). Sont donc exclus tous les déplacements « longue distance » (portées supérieures à 80 km), qui pourtant représentent jusqu'à 40% des distances parcourues et près de 30% des émissions de GES du transport dans son ensemble.

Philosophie

Nous étions confrontés à une difficulté majeure dans la réalisation de nos études (Plans climats, bilans et scénarisations des émissions de GES, outils de conduite de stratégies territoriales) : l'évaluation des déplacements générés par la mobilité des personnes. Notre première démarche a donc été de réaliser un état de l'art des approches reconstituant la mobilité des personnes.
On identifie trois types d'approches traitant de la mobilité des personnes :
La première approche consiste à effectuer des projections en partant du parc automobile, en affectant un nombre de kilomètres parcourus par véhicule et par an. Cette méthode n'apporte aucune clé de compréhension sur la mobilité des personnes.
La seconde approche tend à modéliser les déplacements à partir de comptages routiers et d'enquêtes cordons. Cette méthode est particulièrement utile pour évaluer et dimensionner des infrastructures de transports ou des projets urbains. Elle permet également d'étudier les mécanismes de report modal, de saturation des réseaux, de localisation de la demande. Toutefois, ce modèle n'est pas transposable à toutes les échelles de territoires, et ce pour des raisons de disponibilités des données, de traitement de l'information, de temps de calcul pour la génération du modèle et de coût économique.
La troisième approche étudie la mobilité des personnes par l'intermédiaire d'enquêtes auprès des ménages, il s'agit des Enquêtes Ménages Déplacements. Cette approche est considérée comme étant la plus fiable. Mais elle est coûteuse en termes de mise en œuvre et d'exploitation, seules les grandes agglomérations françaises peuvent recourir aux EMD.

La méthode CERTU nous interpelle sur :

- L'absence de prise en compte de la mobilité générée le week-end, notamment sur les motifs achats et loisirs ;
- Le périmètre d'enquête est défini au regard de limites administratives qui ne correspondent pas nécessairement aux aires d'influences (rayonnement) des territoires en matière de mobilité.
- L'échelle de validité statistique des données n'est pas fine.

En définitive, nous ne disposions pas d'un outil satisfaisant, à même de répondre à nos besoins et à nos exigences. Notre objectif ne consistait pas uniquement à modéliser la mobilité des personnes, nous devions être en mesure de proposer aux collectivités un outil qui permet de comprendre la mobilité et d'identifier les leviers d'actions à disposition des acteurs du territoire.

Nous avons donc défini un outil répondant au cahier des charges suivant :

- **Principe d'additivité entre les territoires**
  - Définition de périmètres adaptés
  - Des règles de comptabilisation strictes pour éviter les double-comptes et les oublis
- **Principe d'homogénéité**
  - Même source de données/même méthode de traitement
  - Permettre les comparaisons de variables, de périmètres
- **Principe pédagogique**
  - Prise en compte des spécificités territoriales
  - Identifier des actions qui relèvent de la compétence des territoires
  - La finesse d'analyse prévaut sur l'exactitude des chiffres : intérêt avant tout analytique et pédagogique des chiffres pour guider l'élaboration des stratégies territoriales
- **Mettre en évidence les « responsabilités » réelles** de chaque territoire dans la génération et l'attraction des déplacements. La notion de trafic de transit disparaît.
- **Territorialiser les émissions de GES** à une maille communale

Construction

Principes

Chaque motif de déplacement a des caractéristiques et des leviers d'actions qui lui sont propres, c'est pourquoi **MobiTer © locale** est constitué de modules, un par motif de déplacement. Nous traitons tous les motifs couvrant la mobilité quotidienne :

- Le motif Domicile-travail
- Le motif Domicile-scolaire (de 3 à 24 ans)
- Le motif Achats (quotidiens, hebdo et bi-hebdomadaires, exceptionnels)
- Le motif Loisirs (activités de semaine)
- Le motif Autres (visites à des proches, démarches personnelles, promenades, livraisons finales de marchandises)

Notons que ces motifs ainsi que leur composition sont identiques à ceux observés dans les EMD.
Nous considérons que les déplacements de personnes fonctionnent suivant le principe d'attraction et de génération. Nous appliquons ce principe sous forme de fonctions, paramétrées grâce à des déterminants inhérents à chaque motif. Nos sources sont variées, elles comprennent par exemple le recensement général de la population, les résultats des enquêtes ménages déplacements, les recensements d'équipements présents sur un territoire, etc.
Nous effectuons alors des tests de cohérence en détectant les valeurs minimales et maximales, ainsi que leur répartition autour de la moyenne. Nous vérifions ensuite la validité des hypothèses (formulées au sein de chaque module) sur des territoires pour lesquels nous disposons de mesures objectives.

Pour chaque motif, **MobiTer © locale** fournit :

- La commune d'origine du déplacement
- La commune de destination
- Le mode de déplacement
- Le nombre de déplacements réalisés
- La distance parcourue en kilomètres
- La consommation d'énergie en équivalent pétrole
- Les émissions de GES en équivalent CO2

Chaque déplacement est classé selon le mode de déplacement. Pour la mobilité quotidienne, les modes retenus sont les suivants :

- Voiture Particulière (avec distinction entre le conducteur et le passager)
- Transports Collectifs (avec intégration du mix énergétique selon la région)
- Deux-Roues Motorisés
- Vélos
- Marche à pied

Couplé à des données de consommations d'énergie des véhicules, le modèle permet d'obtenir les consommations énergétiques et les émissions de Gaz à Effet de Serre induites.

Chaque modèle répond à un fonctionnement spécifique, adapté au motif de déplacement concerné. Les résultats obtenus font toujours l'objet de recoupages par rapport aux données existantes (population, consommations énergétiques, EMD et bien d'autres données émanant de l'INSEE).

Détails de construction

Mobiter a été construit grâce à une reconstitution de la mobilité en 3 temps auquel on a ajouté un module de calcul des émissions.
Le principe de base de cette construction est le suivant :

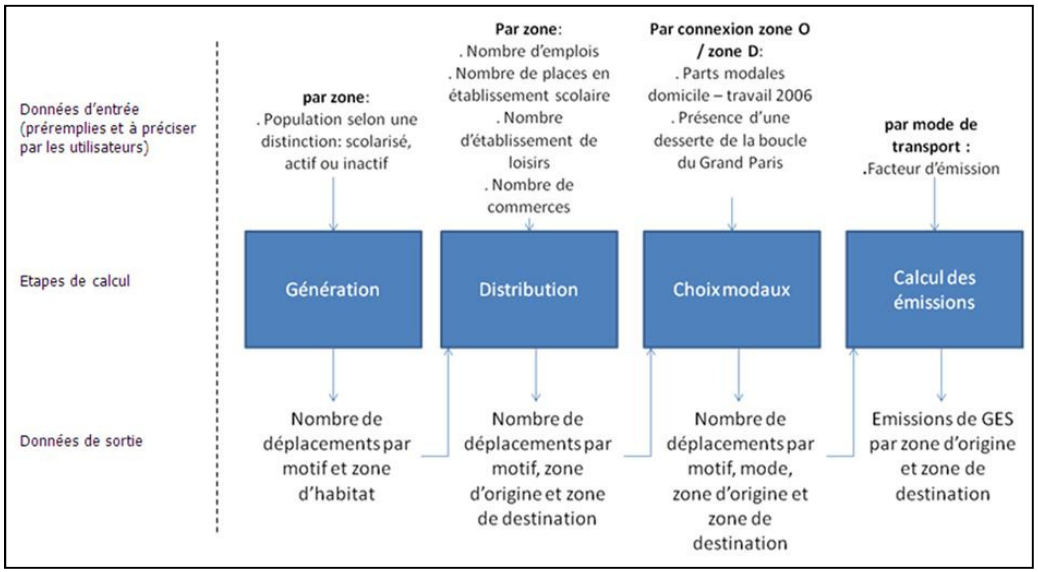


Figure 53 : schéma du principe de construction de Mobiter. Source : Energies Demain.

Cependant, les données d'entrée divergent largement d'un motif à l'autre. C'est ainsi que pour chaque motif, les étapes de calculs diffèrent au moins en partie.

Le motif travail

Les données du recensement 2006 donnent directement la répartition des déplacements en fonction des modes de transport, et des localisations d'origine et d'arrivée du déplacement. Dès lors la reconstruction consiste avant tout à « nettoyer » (pour éliminer les aberrations) le recensement puis à appliquer uniquement l'étape de calcul des émissions.

Le motif scolaire

Les données du recensement 2006 donnent directement la répartition des déplacements en fonction des localisations d'origine et d'arrivée du déplacement. Mais à la différence du motif travail, on ne connait pas les modes de transport principalement utilisés.

On décrit ci-dessous l'étape particulière de détermination de la part modale :

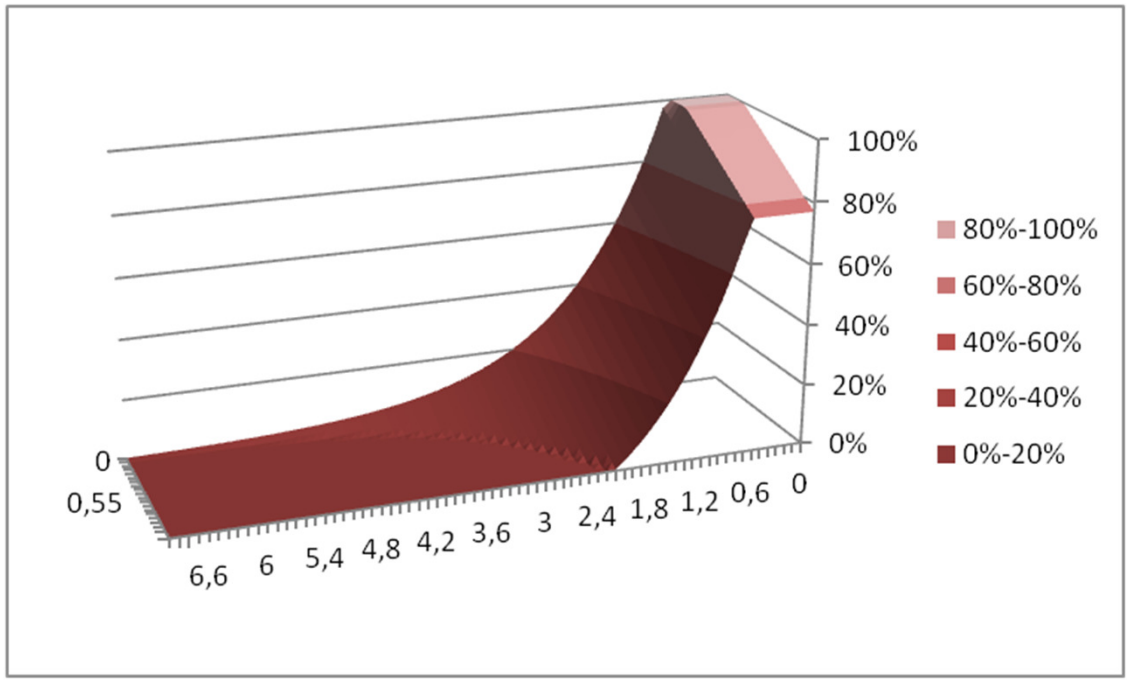
C'est l'étape qui diverge fondamentalement du motif domicile-travail. On doit ici reconstituer l'intégralité des choix modaux. Globalement cela a été fait de façon à être le plus proche possible des résultats de l'ENTD et de l'EGT.

- PM Marche à Pied :

  On a fait l'hypothèse que la part modale de marche à pied dépend de 2 paramètres :

  - la distance à vol d'oiseau : on observe que plus la distance est faible plus la marche à pied est choisie comme moyen de transport. C'est très intuitif.
  - la part modale en voiture particulière pour le motif travail des actifs résidant dans la commune d'origine du déplacement scolaire. La logique est la suivante : plus les actifs se déplacent en voiture, plus il y a de chance qu'ils emmènent leurs enfants à l'école sur le chemin, et donc moins la marche à pied sera choisie.

La forme de la part modale MaP en fonction de ces deux paramètres est la suivante :



- PM Transports collectifs

  On a fait l'hypothèse que la part modale TC dépend de 4 paramètres :

  - la distance à vol d'oiseau : on observe que plus la distance est importante plus le transport collectif est choisi comme moyen de transport.
  - Le niveau de scolarité, c'est-à-dire l'âge : plus les scolarisés sont vieux plus ils prennent le TC.
  - La part modale TC du domicile-travail pour le motif travail des actifs résidant dans la commune d'origine du déplacement scolaire. On considère qu'elle qualifie l'offre de transport collectif de ces communes (hors transport spécifiquement scolaire). Plus elle est importante, plus la part modale TC pour la scolarité est importante.
  - La part modale MaP précédemment calculée. Elle limite la part modale TC.

- PM 2Rm

  On a fait l'hypothèse que la part modale 2RM dépend de 3 paramètres :

  - La part modale TC du domicile-travail pour le motif travail des actifs résidant dans la commune d'origine du déplacement scolaire. On considère qu'elle qualifie l'offre de transport collectif de ces communes (hors transport spécifiquement scolaire) et que les 2RM sont pour partie une compensation de l'absence d'offre TC. Donc plus elle est importante, plus la part modale 2RM pour la scolarité est faible.
  - Le niveau de scolarité, c'est-à-dire l'âge : avant le collège, pas de 2RM, à partir de ce niveau cela varie.
  - Les parts modales précédemment calculées. Elles limitent la part modale TC.

- PM Vélo

  On a fait l'hypothèse que la part modale Vélo dépend de 4 paramètres :
  - la distance à vol d'oiseau : la part modale de vélo diminue avec la distance.
  - Le niveau de scolarité, c'est-à-dire l'âge : avant la primaire, pas de Vélo, à partir de ce niveau cela varie.
  - La part modale TC du domicile-travail pour le motif travail des actifs résidant dans la commune d'origine du déplacement scolaire. On considère qu'elle qualifie l'offre de transport collectif de ces communes (hors transport spécifiquement scolaire) et que le Vélo est pour partie une compensation de l'absence d'offre TC. Donc plus elle est importante, plus la part modale Vélo pour la scolarité est faible.
  - Les parts modales précédemment calculées. Elles limitent la part modale TC.

- PM voiture particulière – conducteur

  On considère que la part modale en voiture particulière – conducteur dépend uniquement du niveau de scolarité (seuls les étudiants du supérieur l'utilisent) et des parts modales précédemment calculées.

- PM voiture particulière – passager

  Cette part modale est calculée par différence avec les autres.

Les motifs achats

Au contraire des motifs précédents on ne possède pas de données statistiques détaillées. La reconstitution de flux se fait donc à partir d'une modélisation de type gravitaire : les flux au départ d'une commune se répartissent suivant les offres de commerce et leurs distances à la commune.

Cette répartition se fait de manière à être calée sur les portées moyennes de l'EGT en fonction des couronnes (Paris, petite couronne et grande couronne).

Cependant on observe que le nombre de déplacements varie en fonction de la portée moyenne pour effectuer ses courses : plus on fait ces courses loin de chez soi, moins on les fait régulièrement.

On effectue donc 2 itérations pour le calibrage de ce modèle. Une première en prenant comme hypothèse qu'on se déplace autant pour effectuer ses achats dans toutes les communes de France. Cela donne une première vision de la distance aux commerces. En fonction de celle-ci on calcule un nombre de déplacements par habitant à chaque commune.

Précisons enfin qu'on travaille en divisant les achats en 3 sous-motifs traités indépendamment : achats quotidiens / achats hebdomadaires ou bihebdomadaires / achats exceptionnels

Le motif loisirs

Ce motif est traité de façon très proche des motifs achats. Les paramètres utilisés pour l'évaluation du pouvoir d'attraction des zones ne sont pas les commerces mais les établissements de sport, loisir et culture.

Ce motif ne comporte pas de division en sous-motifs.

Comparaisons Mobiter / données statistiques

On présente dans cette partie un série de comparaison entre les données Mobiter et différentes sources de données d'enquêtes.

L'ENTD 2008

C'est la donnée de comparaison la plus importante :

- Périmètre France
- Tous motifs
- Sur toute l'année
- Avec des différenciations par type de lieu de résidence

Voici un certain nombre de comparaisons :

- Nombre de déplacements hebdomadaire par motif (hors marche à pied)

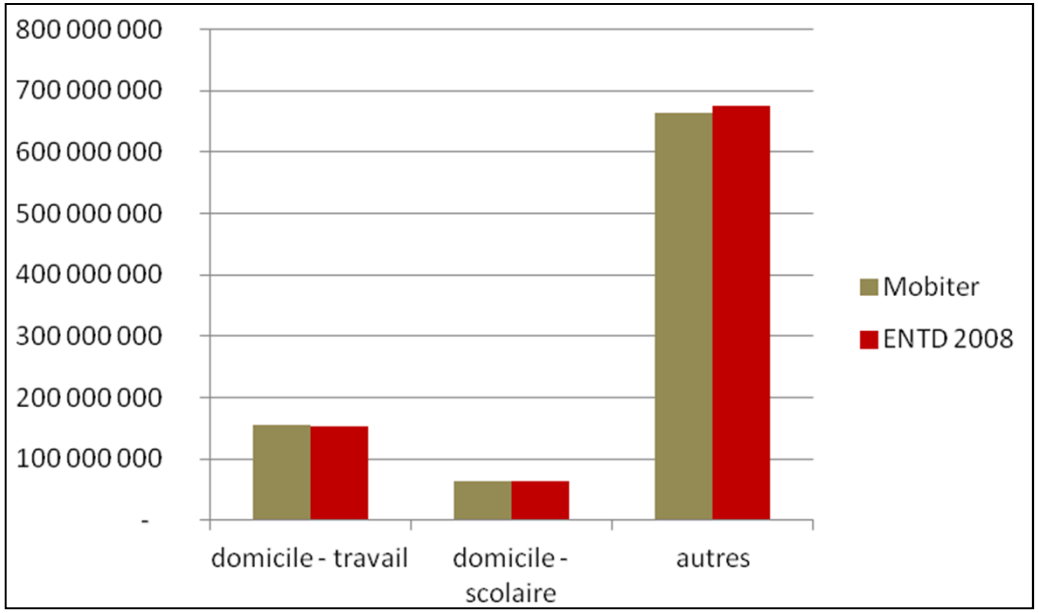


Figure 23 : Comparaison du nombre de déplacements locaux hebdomadaires en France par motif selon Mobiter ou l'ENTD 2008.
Source : Energies Demain et SOeS - Inrets - Insee, enquête nationale transport et déplacements 2008.

- Km.voyageurs hebdomadaire par motif (hors marche à pied)

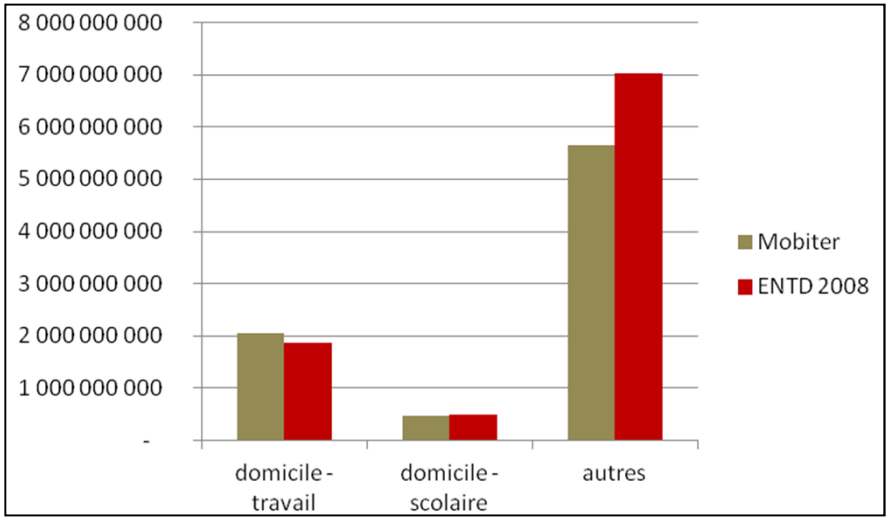


Figure 24 : Comparaison des km.voyageurs locaux hebdomadaires en France par motif selon Mobiter ou l'ENTD 2008.
Source : Energies Demain et SOeS - Inrets - Insee, enquête nationale transport et déplacements 2008.

La forte différence qu'on observe pour les autres motifs provient de distances parcourues plus importantes le WE pour les autres motifs que ne prend pas en compte la version « mobilité locale » de Mobiter.

- Nombre de déplacements hebdomadaire par mode (hors marche à pied)

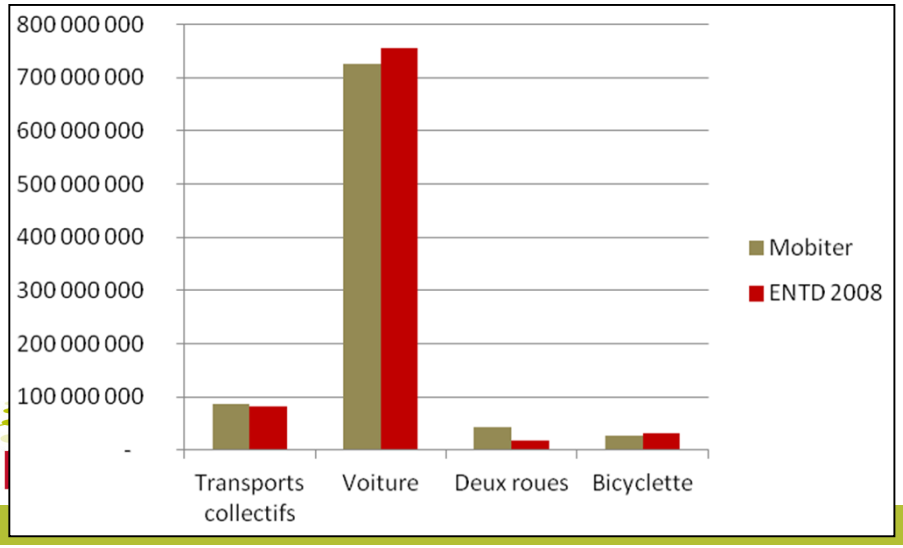


Figure 26 : Comparaison du nombre de déplacements locaux hebdomadaires en France par mode selon Mobiter ou l'ENTD 2008.
Source : Energies Demain et SOeS - Inrets - Insee, enquête nationale transport et déplacements 2008.

- Km.voyageurs hebdomadaire par mode (hors marche à pied)

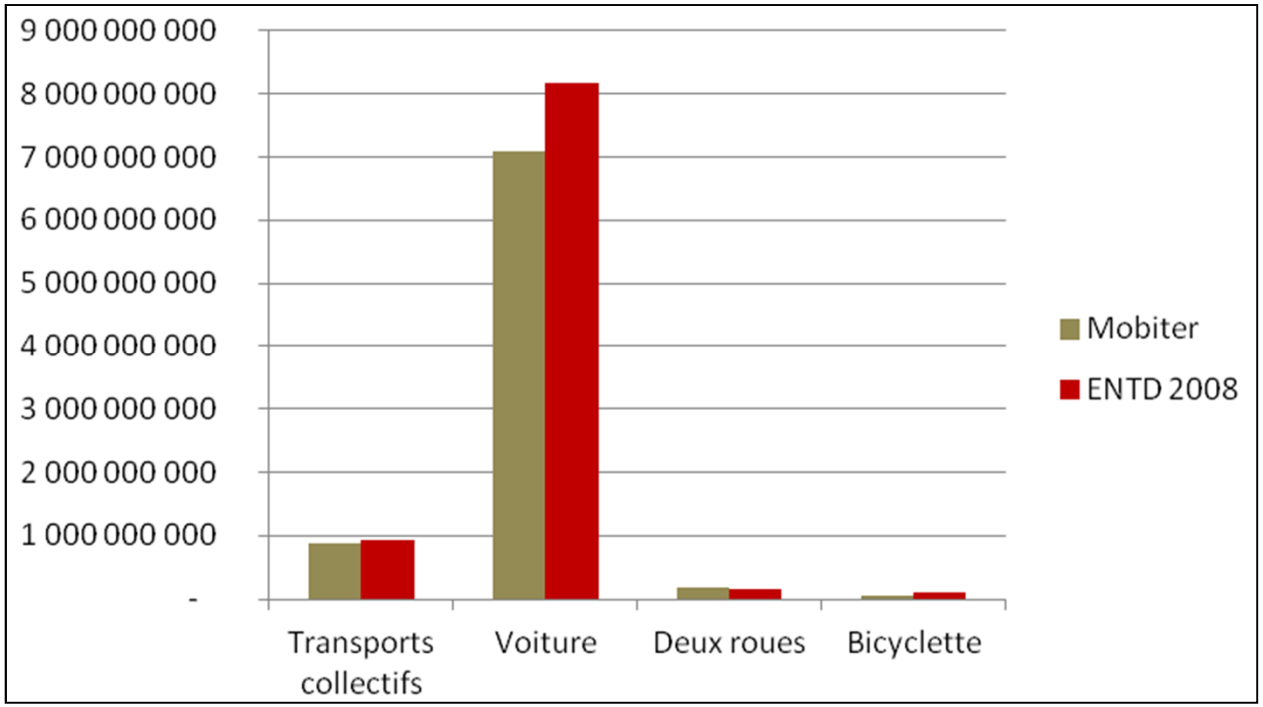


Figure 27 : Comparaison des km.voyageurs locaux hebdomadaires en France par mode selon Mobiter ou l'ENTD 2008.
Source : Energies Demain et SOeS - Inrets - Insee, enquête nationale transport et déplacements 2008.

La remarque faite plus haut concernant les spécificités du module « mobilité locale » de Mobiter reste valable ici pour expliquer la différence observée sur le mode « voiture ».

- Nombre de déplacements hebdomadaire par type urbain (hors marche à pied)

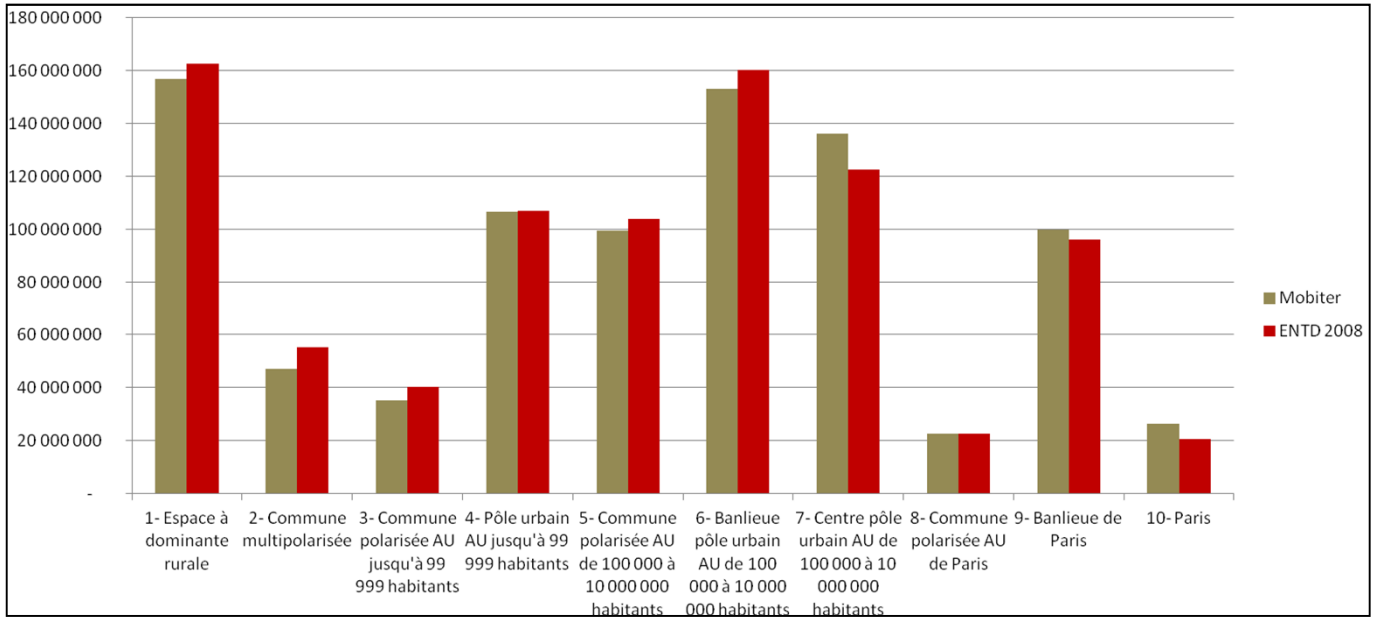


Figure 29 : Comparaison du nombre de déplacements locaux hebdomadaires en France par type urbain selon Mobiter ou l'ENTD 2008. Source : Energies Demain et SOeS - Inrets - Insee, enquête nationale transport et déplacements 2008.

- Km.voyageurs hebdomadaire par type urbain (hors marche à pied)

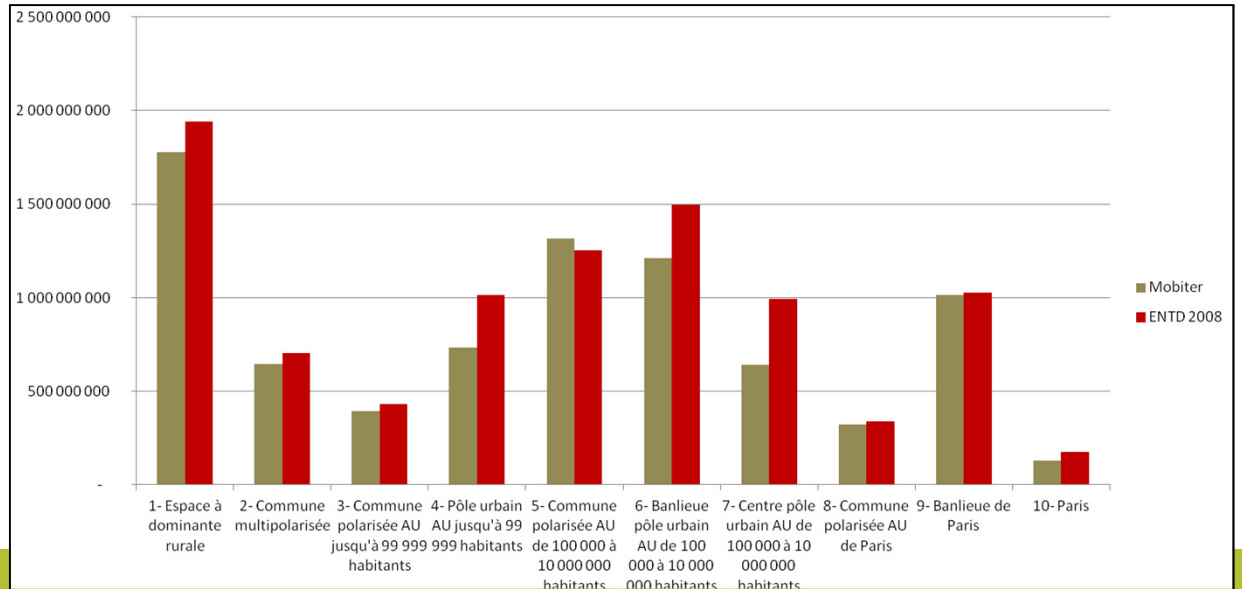


Figure 30 : Comparaison des km.voyageurs locaux hebdomadaires en France par type urbain selon Mobiter ou l'ENTD 2008. Source : Energies Demain et SOeS - Inrets - Insee, enquête nationale transport et déplacements 2008.