

Grand Bourg Agglomération
Conseil de développement
Groupe de travail Mobilités
Avis sur le projet de SCoT
Version 3 – 08/12

L'avis en bref

Vision à l'horizon 2030 : le PCAET et l'urgence climatique

La priorité à l'horizon 2030 est de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Pour ce qui est des déplacements des habitants, l'urgence est d'offrir de bons services de mobilité, d'aménager des itinéraires cyclables et d'agir sur le changement des habitudes. Les actions sont bien engagées sur les deux premiers points mais pas vraiment sur le troisième. L'avis du Conseil de développement porte donc sur ce dernier point.

Le Conseil de développement recommande d'agir en urgence pour que l'information soit mise à la portée de ceux qui désirent se déplacer sans leur voiture. Ces derniers devraient (1) disposer d'une information en temps réel sur tous les transports publics, quel que soit l'opérateur et l'autorité responsable, (2) pouvoir préparer des déplacements à l'intérieur du territoire mais aussi depuis ou vers l'extérieur, (3) savoir comment combiner plusieurs moyens de transport, y compris le covoiturage et le transport à la demande quand c'est pertinent.

La solution se trouve dans les calculateurs d'itinéraires des applis de navigation. Les applis existantes à l'échelle du territoire ou de la région peuvent être améliorées et des partenariats peuvent être noués avec des applis globales. Le Conseil de développement recommande de suivre toutes les pistes jusqu'à ce que la meilleure s'impose.

Même avec de bonnes alternatives à la voiture et avec une bonne information, rares sont les gens qui changent leurs habitudes. Pour aider à faire le pas, le levier le plus efficace est d'échanger avec une personne qui pratique ces alternatives et qui peut accompagner le changement de façon personnalisée. Cette aide personnalisée fonctionne d'autant mieux qu'elle prend place au sein d'un petit groupe de collègues, voisins ou amis.

Le Conseil de développement recommande de tester rapidement une telle formule d'aide au changement, puis d'élargir l'action quand les premiers résultats positifs auront été obtenus. À cet effet, il est nécessaire de mettre en place et d'animer des réseaux d'ambassadeurs de la mobilité dans les entreprises, les villages et les associations.

Le changement de mobilité s'obtient plus efficacement si l'on intervient au moment d'un déménagement, d'un changement professionnel ou plus généralement d'un événement de la vie qui bouscule les habitudes. Le Conseil de développement recommande donc d'organiser des échanges d'expériences à propos de cet accompagnement au moment propice.

Vision à l'horizon 2050 : l'organisation du territoire

À l'horizon de 2050, les déplacements du quotidien devraient subir des transformations profondes : freinage de l'étalement urbain, réduction des besoins de déplacement et passage de l'auto-solo aux moyens de transport alternatifs. En estimant l'impact de tous ces changements de façon optimiste, on voit qu'ils parviendraient tout juste à contrebalancer la croissance du trafic routier 'au fil de l'eau'.

Il s'ensuit que le pari de la neutralité carbone en 2050 n'est pas gagné. Pour y parvenir, il ne reste que la conversion d'un grand nombre de voitures à l'électricité et une production massive d'électricité renouvelable. Par ailleurs, sans réduction du trafic routier, le budget mobilité des habitants restera élevé, les encombrements ne se réduiront pas et de vastes et de précieuses superficies resteront dévolues aux parkings. Pour toutes ces raisons, le Conseil de développement estime que le SCoT devrait afficher un objectif d'une réduction du trafic routier, et donc de vigoureux des efforts sobriété.

Pour booster les mobilités sobres, il est nécessaire de : (1) réaliser la totalité du Schéma cyclable d'agglomération, (2) organiser le stationnement des vélos partout où cela est nécessaire, (3) limiter la vitesse des véhicules quand il n'est pas possible d'affecter des espaces suffisants aux cyclistes et aux piétons, (4) créer des voies réservées aux transports publics et aux voitures pleines et (4) disposer d'emplacements appropriés pour l'embarquement des covoitureurs et l'accès aux transports publics. Le Conseil de développement recommande donc que ces conditions nécessaires au développement des mobilités alternatives soient rendues opposables dans le SCoT et que les emplacements nécessaires soient réservés dans les documents d'urbanisme.

Pour parvenir à la neutralité carbone, l'idéal serait d'offrir dans un premier temps de très bons services de mobilité sobre, puis de diminuer dans un second temps l'espace dévolu à la voiture individuelle sous forme de voies de circulation et de parkings. Malheureusement, les mobilités sobres ne perceront pas si elles restent excessivement désavantagées par rapport à l'auto-solo. Il y a là une sorte de cercle vicieux.

Réduire le stationnement est de très loin la façon la plus rapide pour faire évoluer les habitudes de mobilité. Mais on doit conserver des obligations de stationnement dans les documents d'urbanisme car ceux qui n'ont pas d'alternative crédible ont besoin de garer leur voiture. Il convient en revanche d'éviter tout aménagement de parking qui ne serait pas strictement nécessaire. Le Conseil de développement recommande donc que les documents d'urbanisme contiennent des obligations de stationnement finement adaptées à la réalité des besoins.

Si en 2050, la circulation automobile a pu être réduite, alors une partie des parkings actuels pourrait être réaffectée à la construction et/ou à la création d'ilots de fraîcheur. Ce serait une contribution à l'arrêt de l'artificialisation des terres agricoles. Le Conseil de développement recommande donc que le principe d'une réaffectation partielle des parkings soit rendu opposable et qu'il soit transcrit dans les règlements d'urbanisme.

Toutes les mesures relatives à la limitation du stationnement devront faire la preuve qu'elles n'ont pas d'impact négatif sur les commerces et services du centre-ville et des bourgs. Elles devront être accompagnées par des opérations de requalification des centres et de soutien aux commerces. Ces derniers devraient par ailleurs bénéficier de l'accroissement de la population des centres et des bourgs, prévue par le SCoT.

Contexte

Notre groupe a discuté le 6/11 de l'avis à donner sur le volet mobilités du SCoT. Une première version de cet avis a été discutée au Bureau du Conseil de développement. Cette version est soumise à l'approbation du Conseil.

Lors de la présentation du 14/10, Guillaume FAUVET a rappelé que le SCoT doit définir une trame d'aménagement cohérente pour toutes les communes, y compris celles qui ont souhaité conserver leur compétence en matière d'urbanisme. Le document pourra permettre ou contraindre les actions d'aménagement mais il devra aussi s'accompagner de leviers opérationnels concrets. Dans l'idéal, le SCoT devrait être léger, clair et compréhensible par tous et inclure en même temps des contraintes et des leviers d'actions réellement opérationnels et efficaces. Il ne s'agit pas simplement de lister des souhaits.

Cet avis

Documents concernés

- Diagnostic socioéconomique - mai 2024
- Diagnostic climat - mai 2024 (état actuel et évolution récente, potentiel de réduction des émissions)
- Note d'enjeux – date ? (situation actuelle et intentions)
- Diaporama de présentation du Plan d'Action Stratégique – octobre 2024 (intentions et impacts attendus) et compte rendu de la discussion qui a suivi cette présentation

Portée de l'avis

Cet avis porte uniquement sur les déplacements quotidiens des personnes qui résident et/ou qui se rendent sur le territoire. Le transport des marchandises a été écarté au motif qu'il est essentiellement influencé par le marché au niveau national et européen. Le trafic de transit a également été mis de côté. En d'autres termes, cet avis se concentre sur les déplacements que les acteurs du territoire peuvent influencer.

Horizon

- 2030 : le PCAET, l'enjeu de l'urgence climatique et la politique de mobilité
- 2050 : le DOO, l'enjeu de la réorganisation du territoire et des modes de vie, de la transformation des mobilités

Vue d'ensemble de la mobilité et de son évolution

Les informations et leur traitement

Les sources suivantes ont été examinées :

- Les documents du SCoT cités plus haut
- L'enquête réalisée en 2017 sur les déplacements dans le territoire

- Quelques informations complémentaires obtenues sur Internet

Ces informations ont été examinées avec leur valeur en 2015 et une estimation en 2025. Elles portent sur :

- La population répartie en trois catégories de lieux de résidence : zone urbaine, bourgs et villages¹
- Les déplacements selon les différentes origines et/ou destinations : la zone urbaine, les bourgs, les villages et l'extérieur du territoire
- La répartition des déplacements selon le mode de transport : marche, vélo, voiture-conducteur, personne accompagnée en voiture, covoitureur passager, bus urbain, car/train
- La répartition des déplacements selon trois classes de longueur : moins de 1 km, de 1 à 5 km, 5 km et plus
- La répartition des voitures selon leur motorisation
- La consommation d'énergie et les émissions de CO²

La cohérence de ces informations a été vérifiée et validée.

Perspectives d'évolution de la mobilité

Plusieurs scénarios d'évolution de la mobilité ont été dessinés :

- Le premier suppose que le processus actuel d'étalement urbain va se poursuivre entre 2025 et 2050 sans changement des comportements de mobilité. C'est le scénario « au fil de l'eau ».
- Le second suppose que le rééquilibrage démographique annoncé dans le projet de SCOT va se réaliser comme prévu, mais toujours sans changement dans les comportements de mobilité.
- Le troisième suppose une forte croissance du télétravail et des autres formules qui réduisent les besoins de déplacements.
- Les scénarios suivants supposent qu'un grand nombre de conducteurs passeront à la marche, au vélo, aux transports publics et au covoiturage en tant que passagers.

Dans le scénario au fil de l'eau, les distances parcourues au volant entre 2025 et 2050 augmentent fortement du fait de la croissance démographique et de l'étalement urbain. Dans le second scénario et les suivants, les efforts de sobriété sont envisagés avec des hypothèses optimistes. Pourtant, leur impact cumulé parviendrait juste à contrebalancer celui du premier scénario. Le trafic routier ne diminuerait donc pas.

Il serait cependant possible de décarboner la mobilité quotidienne si toutes les voitures devenaient électriques, ce qui devrait en principe découler de la politique européenne. Au passage, cela aurait pour effet de réduire la consommation énergétique des véhicules car le moteur électrique consomme moins d'énergie que son concurrent thermique. Un effort de sobriété supplémentaire consisterait à réduire la taille des voitures qui dépendent aujourd'hui 95% de leur énergie à transporter leur propre poids.

¹ Pour être « compréhensibles par tous », les termes 'unité urbaine, pôles structurants et communes rurales' sont traduits par 'zone urbaine, bourgs et villages'.

L'électricité produite sur le territoire devrait être suffisante car le projet de SCoT trace des perspectives très ambitieuses de ce point de vue, avec notamment des installations photovoltaïques couvrant la totalité des toitures et parkings aménageables. La production annuelle d'électricité renouvelable pourrait satisfaire à la fois les besoins liés aux déplacements quotidiens des personnes et les besoins des autres secteurs.

Appréciation de la cohérence du projet de SCoT

Le projet de SCoT dessine deux perspectives pour notre territoire : (1) la population et sa répartition et (2) les émissions de gaz à effet de serre et le bilan énergétique. Au vu des scénarios examinés ci-dessus, on peut dire que ces deux perspectives sont cohérentes du point de vue de la mobilité du quotidien.

Il reste que cette cohérence suppose de remplir plusieurs conditions :

- Le freinage de l'étalement urbain, tel que prévu au SCoT devrait se produire effectivement.
- Les hypothèses de changement des comportements de mobilité, faites de façon optimiste, devraient toutes se concrétiser.
- Toutes les voitures des habitants devraient devenir électriques et leur taille moyenne devrait diminuer.
- La production d'énergie renouvelable devrait augmenter massivement.

Si ces conditions optimistes sont remplies, alors les distances parcourues au volant ne diminueront pas, le budget mobilité des habitants restera élevé, les encombrements aux heures de pointe ne se réduiront pas et de vastes et précieuses superficies resteront consacrées aux parkings.

Pour toutes ces raisons, il serait préférable d'envisager d'autres scénarios, encore plus sobres, susceptibles de réduire substantiellement les distances parcourues en voiture dans le territoire, et donc le nombre de voitures en circulation.

Propositions pour le PCAET

L'horizon 2030 est celui de l'urgence climatique. Que peut-on faire, au niveau local, pour réduire rapidement les émissions liées à la mobilité ?

Il faut évidemment offrir de meilleurs services de mobilité mais GBA vient de le faire dans le cadre d'une délégation de service public qui couvre les six ans à venir. La délégation définit l'offre de transports publics, celle des vélos en libre-service et les lignes de covoiturage. Seules des améliorations à la marge restent possibles. Par ailleurs, le nouveau schéma cyclable prévoit de relier la ville, les bourgs et villages. Les nouveaux itinéraires cyclables devraient être créés aussi vite que possible mais tout ne peut pas se faire en six ans, loin de là.

Le principal levier actionnable à court terme pour accélérer la réduction des émissions, c'est le changement des comportements de mobilité. C'est l'objet des recommandations qui suivent.

Renverser l'information sur les services de mobilité

Traditionnellement, chaque fournisseur de service de transport produit une information présentée selon sa propre perspective. Un exemple typique est la fiche horaire d'une ligne TER. Les informations de ce genre sont organisées en silo. Elles ne sont pas facile d'accès pour les usagers. Elles permettent difficilement de combiner ou de comparer les différents modes de transport. Elles laissent subsister des 'trous' entre les domaines de compétences des uns et des autres.

Il faudrait renverser la façon d'informer sur les services de mobilité en se mettant à la place de chaque habitant et en élaguant tout ce qui ne le concerne pas. Chacun devrait facilement comprendre comment aller d'un point à un autre, en combien de temps et à quel prix, en conduisant sa voiture ... ou pas.

À l'avenir, de bonnes applis de navigation devraient être capables de trouver toutes sortes de combinaisons de moyens de transport alternatifs (marche, vélo, bus, car, train, transport à la demande et covoiturage) en répondant aux besoins et contraintes de chaque usager. Dans les grandes villes, les meilleures applis ne sont pas loin d'y arriver. Certaines sont déjà disponibles dans des agglomérations de la taille de la nôtre.

Le Conseil de développement recommande d'agir en urgence pour inverser la façon dont l'information est apportée à ceux qui désirent se déplacer sans leur voiture. Ils devraient notamment ...

- disposer d'une information en temps réel sur tous les transports publics, quel que soit l'opérateur et l'autorité responsable
- pouvoir préparer des déplacements à l'intérieur du territoire mais aussi depuis ou vers l'extérieur
- savoir comment combiner plusieurs moyens de transport, y compris le covoiturage et le transport à la demande quand c'est pertinent.

Plusieurs pistes pourraient aboutir à une information satisfaisante :

- amélioration de l'appli existante sur le territoire (Rubis)
- amélioration de l'appli existante au niveau régional (Oura)
- partenariat avec une ou plusieurs applis globales (City mapper, Mappy, Moovit, Transit, ...)

Les performances des différentes applis évoluant vite, le Conseil de développement recommande de suivre plusieurs pistes à la fois jusqu'à ce que la meilleure s'impose.

Aider au changement des comportements

Même avec de bonnes alternatives à la voiture et avec une bonne information, rares sont les gens qui passent à l'acte. Pour aider à faire le pas, le levier le plus efficace, c'est un échange avec une personne qui connaît bien les alternatives à la voiture, qui les pratique et qui peut accompagner le changement de façon personnalisée.

Cette aide personnalisée est d'autant plus efficace qu'elle prend place au sein de petits groupes de collègues, voisins et amis. Pour obtenir un changement de mobilité à grande échelle, il faudrait accompagner un grand nombre de personnes de façon durable. Comment y arriver sans embaucher une armée d'ambassadeurs ?

Une formule particulièrement intéressante est celle qui a été appliquée dans l'opération 'Familles à énergie positive'. Il s'agit d'un défi organisé à partir de 2008 dans de nombreuses régions françaises pour accélérer les économies d'énergie dans l'habitat. Chaque territoire était doté d'un ou plusieurs animateurs salariés qui n'intervenaient pas directement auprès du public. Au contraire, ils recrutaient des 'capitaines d'équipes' bénévoles. Ces derniers constituaient leurs équipes au sein de leurs propres réseaux. Les équipes échangeaient régulièrement sur leurs progrès.

Cette formule a au moins trois mérites : (1) elle est efficace parce que les échanges en équipe poussent les participants à faire comme les autres, ce qui est un puissant levier de changement, (2) elle est efficace à moindre prix parce que l'essentiel du travail est bénévole et (3) elle est efficace pendant longtemps parce que les équipes, les capitaines et les animateurs locaux restent actifs au fil des mois et des ans. Concernant ce dernier point, la formule permettrait de prolonger l'impact des animations ponctuelles telles que le mois de Mai à vélo, le Challenge mobilité de la Région ou la Semaine européenne de la mobilité.

Il faudrait transposer cette formule en remplaçant le plaisir de l'énergie économisée par celui des trajets automobiles évités. Pour les familles à énergie positive, les économies d'électricité et de fuel créaient une motivation simple et puissante. Dans le cas des trajets automobiles évités, les motivations seront moins fortes mais plus nombreuses. Par exemple, la santé est une grosse motivation pour passer au vélo ou à la marche. En revanche, la motivation financière sera moins évidente car les gens n'ont pas conscience du véritable coût de leur voiture.

Le Conseil de développement recommande de tester rapidement une formule d'aide au changement fondée sur des petits groupes de collègues, voisins et amis, puis d'élargir cette action dès que des premiers résultats positifs auront été obtenus.

Afin de réussir ce test et de généraliser ses résultats, le Conseil de développement recommande de mettre en place et d'animer des réseaux d'ambassadeurs de la mobilité dans les entreprises, les villages et les associations.

Accompagner le changement au moment propice

Les changements de mobilité se déclenchent plus facilement dans les situations qui bousculent les habitudes : déménagement, naissance, divorce, changement professionnel, changement scolaire pour les enfants, départ en retraite, panne d'une vieille voiture.

L'aide aux changements de mobilité a plus de chances de succès quand elle intervient au moment propice. En voici des exemples :

- suggérer des covoitureurs potentiels au cours d'un entretien de prise de poste dans une entreprise,
- suggérer des solutions de conduite groupée au moment de l'inscription d'un enfant à l'école,
- discuter des alternatives à la voiture quand un nouvel habitant contacte la mairie ou lorsqu'un bailleur remet les clés à un nouveau locataire.

Le Conseil de développement recommande d'organiser des échanges entre acteurs du territoire à propos de l'accompagnement au bon moment (entreprises, communes, bailleurs, écoles).

Propositions pour le DOO

On a vu qu'à l'horizon de 2050, la circulation automobile et le nombre de voitures pourraient rester stable, avec les inconvénients qui en découlent, malgré d'importants efforts de sobriété.

Or la réussite de ces efforts est loin d'être acquise. Par exemple, les trajets combinant le transport à la demande et l'autocar sont aujourd'hui trop lents pour faire jeu égal avec la voiture. Autre exemple : aucun conducteur ne s'arrêtera dans un parking de dissuasion si l'entrée et le stationnement en ville restent bien plus faciles qu'une fin de trajet en bus. Troisième exemple : le covoiturage aura du mal à décoller s'il fait perdre trop de temps par rapport à l'auto-solo.

Le Conseil de développement recommande d'avantager les moyens de transport alternatifs et de réduire les avantages de la voiture, notamment pour ce qui est des temps de trajet car c'est le critère le plus déterminant.

Par où faut-il commencer ? L'idéal serait d'offrir d'abord des alternatives très efficaces, puis de réduire les cadeaux que la société fait aujourd'hui aux autosolistes sous forme de larges voies de circulation et de vastes espaces de parking. Malheureusement, la plupart des alternatives à l'auto-solo ne deviendront efficaces que si elles sont utilisées de façon massive, et cela arrivera difficilement si elles restent désavantagées. On est donc enfermé dans un cercle vicieux.

Le Conseil de développement recommande pour les 25 prochaines années, deux évolutions progressives et concomitantes : avantager les mobilités alternatives et réduire petit à petit les avantages accordés à l'auto-solo, chaque fois que cela devient acceptable.

Rééquilibrer les avantages accordés à la voiture et à ses alternatives

En 2050, les alternatives à l'auto-solo devraient avoir toute leur place :

- tout le territoire devrait être irrigué par des itinéraires cyclables sécurisés,
- tous les logements, entreprises, commerces, services et lieux de loisirs devraient disposer d'emplacements de stationnement des vélos avec une capacité et une sécurité suffisante,
- la vitesse des véhicules devrait être limitée à 30 km/h dans les zones urbanisées et à 20 km/h quand il n'est pas possible d'affecter des espaces suffisants aux cyclistes et aux piétons,
- les routes qui sont encombrées aux heures de pointe devraient disposer, quand c'est physiquement possible, d'au moins une voie réservée aux transports publics et aux voitures pleines (utilisée le matin dans un sens et le soir dans l'autre)
- toutes les communes devraient disposer d'emplacements bien situés, sécurisés et confortables pour l'embarquement des covoitureurs, l'accès aux transports publics et les correspondances.

Le Conseil de développement recommande que les principes exposés ci-dessus soient rendus opposables dans le SCoT, qu'ils soient transcrits dans les règlements des documents d'urbanisme et que les emplacements nécessaires soient réservés.

Réduire l'espace occupé par le stationnement

Réduire le stationnement est de très loin la façon la plus rapide de faire évoluer les habitudes de mobilité. Mais les personnes qui n'ont pas aujourd'hui d'alternative crédible à l'utilisation de leur voiture ont besoin de la garer. Le Conseil de développement entend le point de vue exprimé en réunion par le Vice-président de GBA : quand on réalise une opération d'aménagement avec trop peu de places de parking, on est obligé d'en rajouter après coup. La réduction du stationnement devra plutôt se faire au cas par cas, dans la limite de ce qui est possible.

Le Conseil de développement recommande que les documents d'urbanisme évitent d'imposer des normes uniformes pour le stationnement des voitures et propose d'appliquer les dispositions suivantes :

- un nombre de places ajusté aux besoins réels des logements ou des activités concernées
- la possibilité de réduire le nombre de places de stationnement quand ces dernières peuvent servir de façon ouverte à plusieurs usages différents, par exemple le jour et la nuit, la semaine et le week-end
- des places de stationnement qui ne sont pas nécessairement situées à proximité immédiate des logements et des activités
- une priorité d'usage pour les habitants
- des places de stationnement privilégiées réservées aux covoitureurs et aux voitures en autopartage.

Si en 2050, la circulation automobile a pu être réduite, alors une partie des parkings actuels pourrait être réaffectée à la construction et/ou à la création d'ilots de fraîcheur. Ce serait une contribution à l'arrêt de l'artificialisation des terres agricoles. Le SCoT devrait anticiper cette possibilité. Le Conseil de développement recommande que le principe d'une réaffectation partielle des parkings soit rendu opposable et qu'il soit transcrit dans les règlements d'urbanisme.

Toutes les mesures relatives à la limitation du stationnement devront faire la preuve qu'elles n'ont pas d'impact négatif sur les commerces et services du centre-ville et des bourgs. Elles devront être accompagnées par des opérations de requalification des centres et de soutien aux commerces. Ces derniers devraient par ailleurs bénéficier de l'accroissement de la population des centres et des bourgs, telle prévue par le SCoT.