

## RENCONTRES DU RESEAU NATIONAL DES AMENAGEURS

Paris – 4 juillet 2019

# Contribution de Transitec à la table ronde n°1 (évolution des mobilités)



# Sommaire

Evolution de l'approche

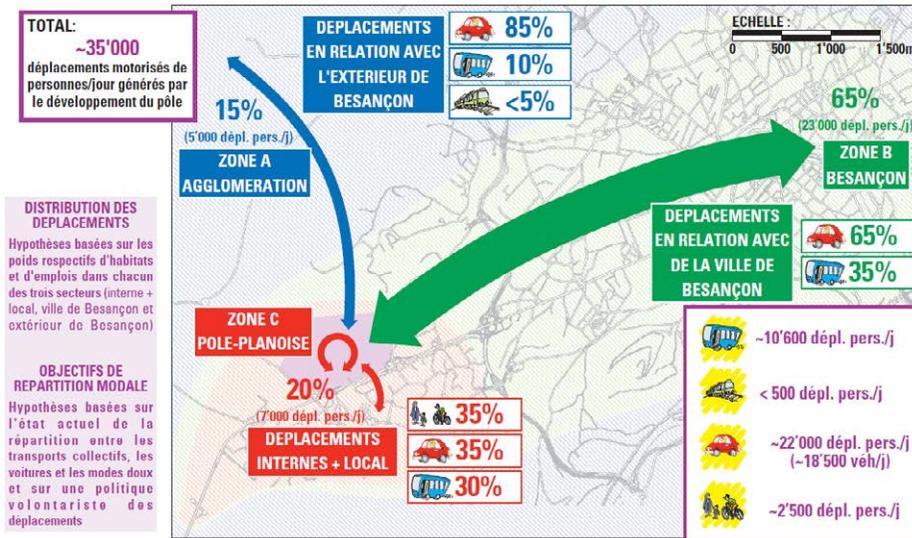
Et maintenant ?

Agir différemment selon les  
territoires ?

# Evolution de l'approche

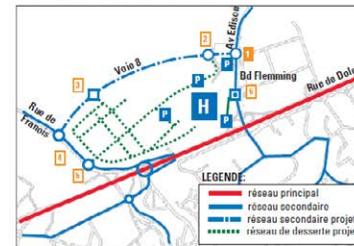


# Pendant longtemps...

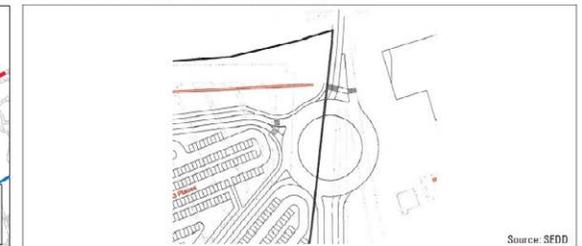


- De l'approche des besoins multimodaux...
- ... à une **réponse ne dépassant quasiment pas l'ambition globale** portée par les politiques de transport territoriales

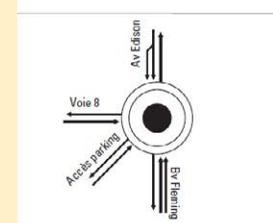
LOCALISATION DU CARREFOUR



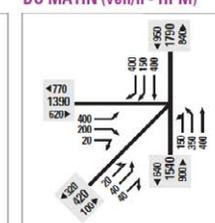
PLAN D'AMENAGEMENT DU CARREFOURS



PLAN DES VOIES



TRAFFIC A L'HEURE DE POINTE DU MATIN (véh/h - HPM)

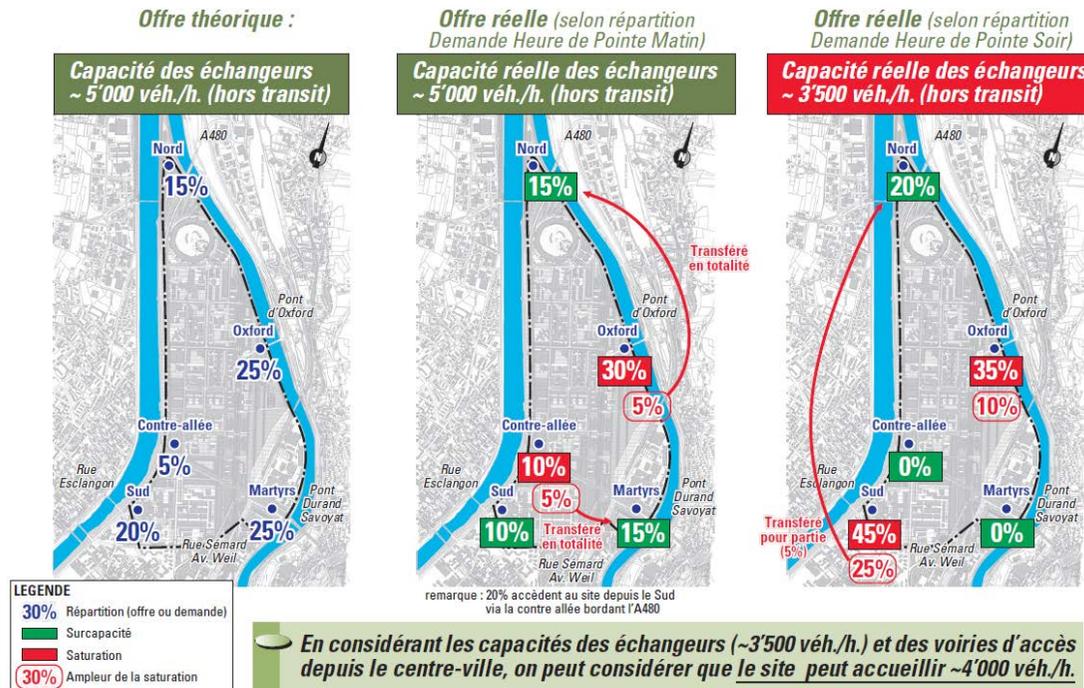


CAPACITE UTILISEE (CU)



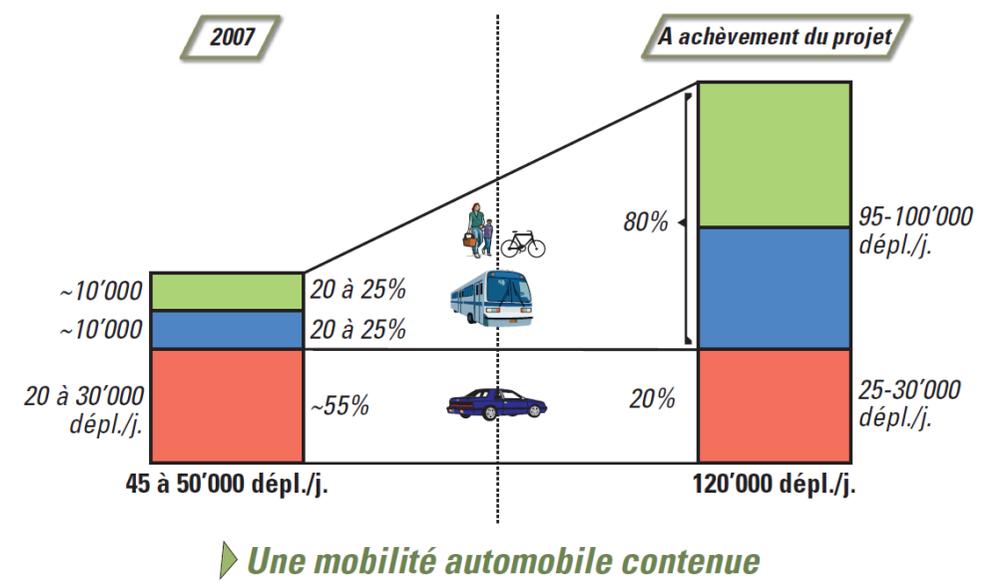
- ...donc **induisant en priorité des adaptations de l'offre automobile** (réseau viaire et stationnement)

# ... mais désormais (1)

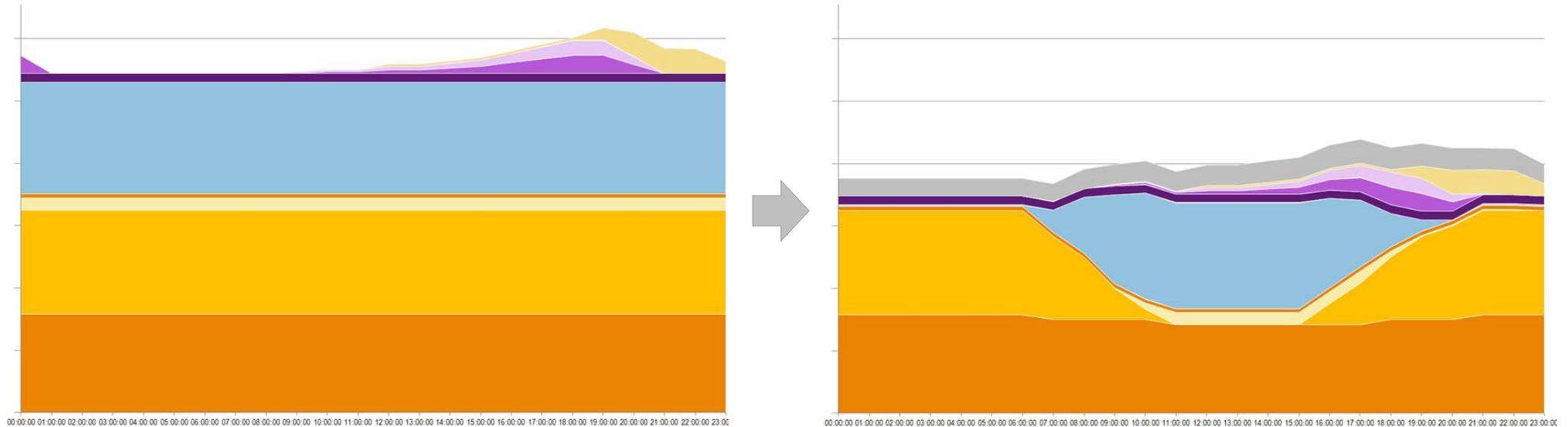


■ Le réseau viaire et l'offre de stationnement pouvant quasi être considérés comme fixes ou presque...

- ... de fait, des projets révélant des **idées nouvelles** ou accélérant la mise en œuvre d'idées esquissées...
- ...voire même induisant une révision du programme (si économiquement admissible évidemment)



## ... mais désormais (2)



- **Le stationnement mutualisé comme une évidence** au regard des enjeux de maîtrise des espaces construits... et du coût des projets !

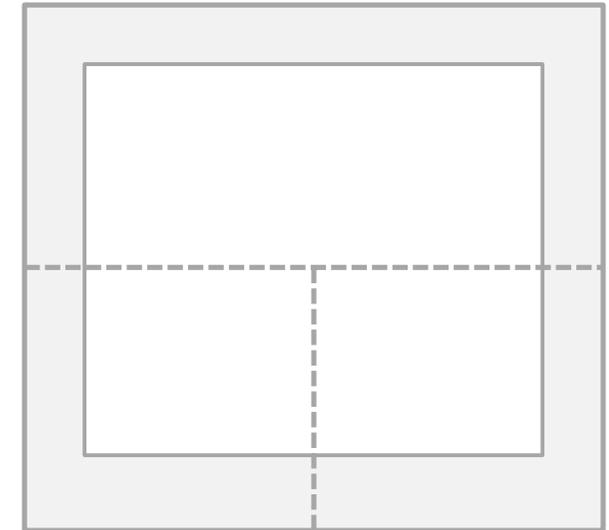
## ... mais désormais (3)



*Parkings individuels classiques : mutualisation très limitée, d'initiative privée*



*Parking mutualisé extérieur : qui construit (donc finance) le premier ?*



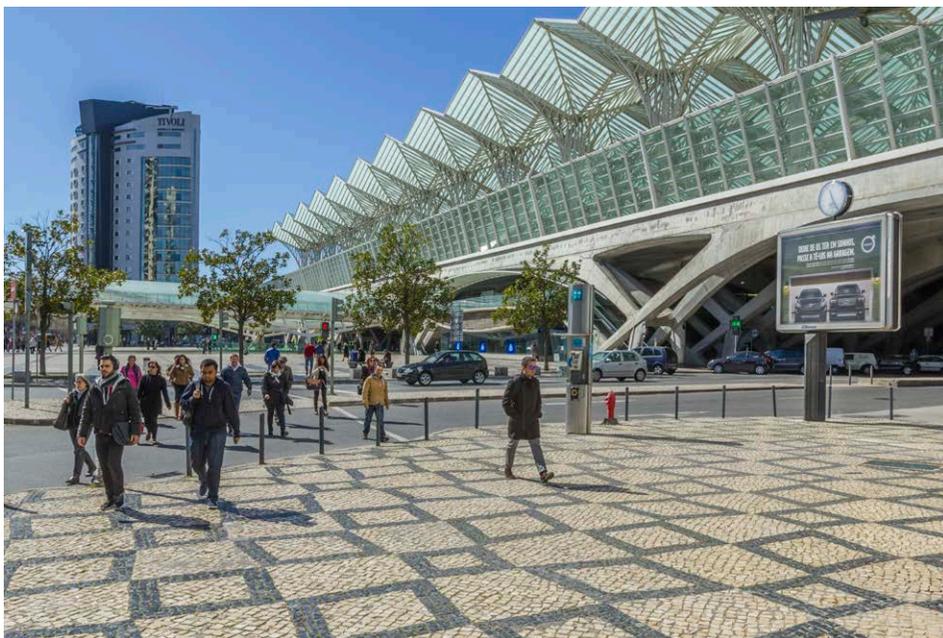
*Parking mutualisé sous plusieurs propriétés : comment gérer à plusieurs l'objet parking ?*

- **Le stationnement mutualisé, une évidence... mais une relative complexité de mise en oeuvre**

# Et maintenant ?



# Quelles évolutions ? (1)



- L'«évidente combinaison» mobilités douces/espace public (environnement, santé,...)

- La mise en valeur et l'optimisation de l'offre de mobilité existante/programmée (s'inscrire dans le territoire)



## Quelles évolutions ? (2)

### ■ Intégrer l'électro-mobilité



Source : ener'geek

■ Se donner des « marges » en matière d'espace, de programmation et de réversibilité pour répondre à des pratiques qui évoluent vite

Source : groupe Briand



# Quelles évolutions ? (3)



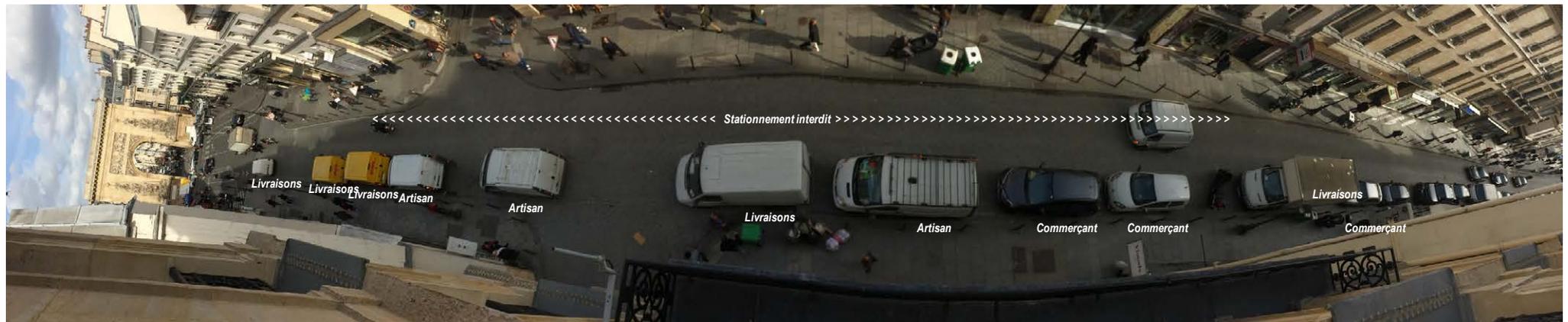
■ « Marketer » l'offre alternative et les innovations en matière de mobilité auprès des nouveaux usagers

■ Développer les services... et pas seulement en matière de mobilité !



Source : au bout du champ

# Quelles évolutions ? (4)



■ Pleinement intégrer la dimension « logistique »

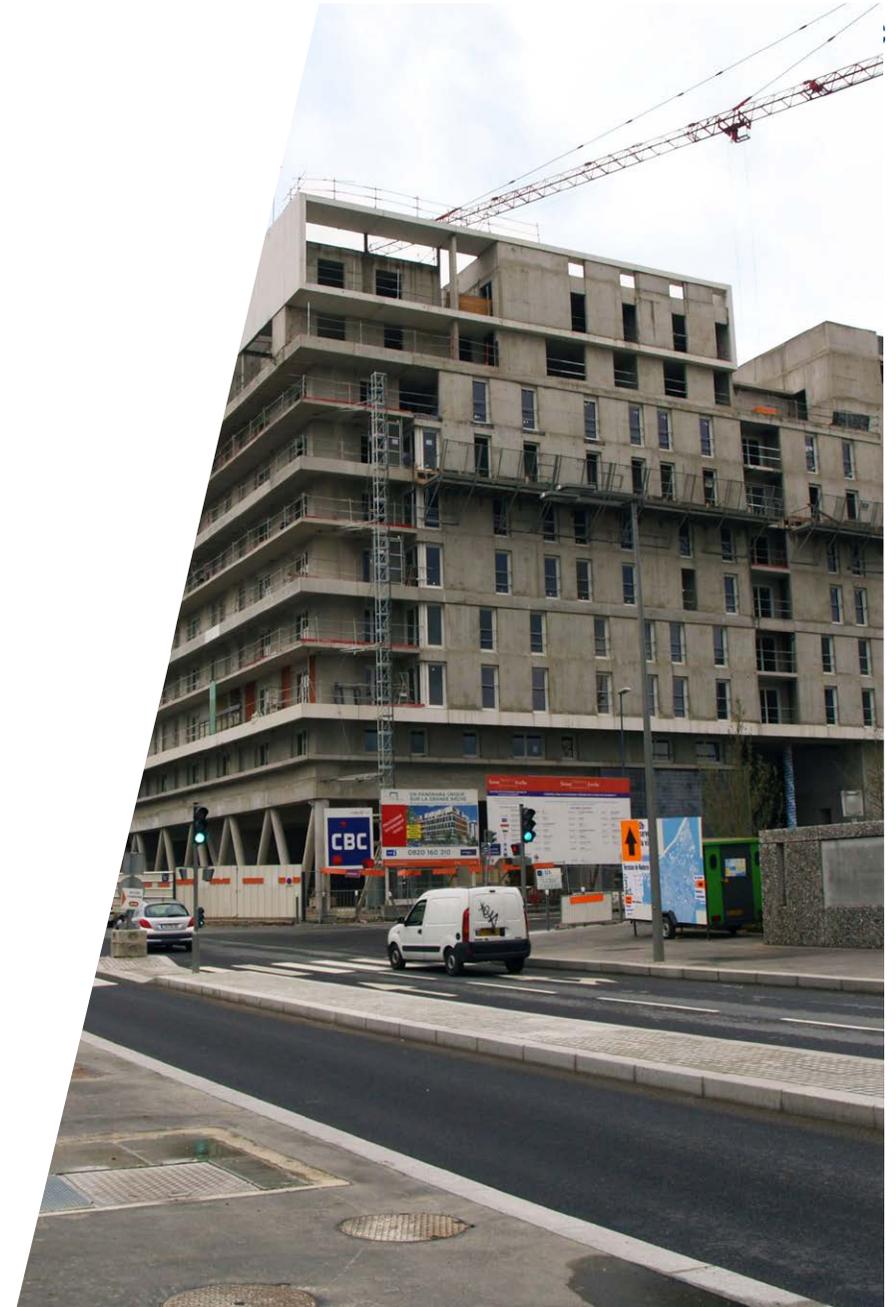
## Et le véhicule autonome ?



- Des expérimentations en cours à l'échelle de pôles urbains
- A plus long terme, si certains effets semblent se dessiner (besoins de stationnement à la baisse), d'autres restent encore incertains selon :
  - le modèle économique qui s'imposera
  - les réglementations que mettront en place les autorités publiques

- Il est donc difficile à ce stade d'anticiper les effets de cette «révolution»...si n'est se donner des marges en matière d'espace public

# Agir différemment selon les territoires ?



# Agir différemment selon les territoires ?

Évolution de la répartition modale TC/VP dans plusieurs métropoles

		Modes actifs	Transports collectifs	Voiture particulière	Deux roues et autres modes
RENNES	2000	31%	10%	58%	1%
	2007	32%	13%	54%	1%
LILLE	1998	31%	7%	60%	2%
	2006	33%	9%	56%	2%
TOULOUSE	2004	24%	9%	64%	3%
	2013	24%	13%	60%	3%
GRENOBLE	2002	33%	13%	52%	2%
	2010	35%	16%	<b>48%</b>	1%
STRASBOURG	1997	37%	9%	52%	2%
	2009	41%	12%	<b>45%</b>	2%
MARSEILLE	1997	33%	11%	55%	1%
	2009	35%	11%	50%	4%
LYON	1995	32%	14%	53%	1%
	2006	34%	15%	<b>49%</b>	2%

Source : CERTU, Enquêtes Ménages Déplacements, 2013

Part modale dans les agglomérations moyennes

Voiture	Marche	TC	Vélo	Deux roues motorisés et autre mode
68%	23%	5%	2%	2%

Source : à partir de CEREMA, Enquêtes Déplacements Villes Moyennes, 2013.

Source : GART

- Avoir la même approche mais **phaser différemment** la mise en œuvre des mesures en matière de mobilité car la situation initiale n'est pas la même en matière d'«attachement» à l'automobile
- Ne pas vouloir faire tout de suite des «îlots trop vertueux» en décalage avec le reste du territoire

Merci pour votre attention.



**Christophe Diani**

christophe.diani@transitec.net

TRANSITEC Ingénieurs-Conseils

28, rue Sainte Foy · F-75002 PARIS

T +33 (0)1 43 48 36 59

lyon@transitec.net · www.transitec.net

