

MULTIPOLE NANCY SUD LORRAINE

ATELIER MOBILITE

Hervé NADAL

Vincent CUFFINI VALERO

30 JANVIER 2020

Objectifs de la matinée : prendre le temps d'échanger sur la, mobilité, problématique structurante de la vie des habitants

- ▶ Dresser un bilan en fin de mandat des enjeux en matière de mobilité sur le territoire du Sud 54 et des actions engagées par les collectivités
- ▶ Dresser des perspectives de travail pour le futur mandat

Prendre de la hauteur :

- ▶ *en faisant la synthèse des nombreux travaux élaborés ces dernières années*
- ▶ *en s'appuyant sur le fonctionnement d'autres territoires français*

Deux séquences et des temps d'échange :

1. **Un retour sur le mandat : le fonctionnement du territoire, les pratiques de mobilité des habitants et l'évolution des actions portées par les collectivités**

Durée estimative : 2 heures

2. **Les enjeux et perspectives de travail pour le futur mandat**

Durée estimative : 1 heure

1

UN RETOUR SUR LE MANDAT :

Le territoire du Sud 54, une aire urbaine intégrée qui repose sur des ensembles interdépendants

Un territoire qui fonctionne en quasi « vase clos »

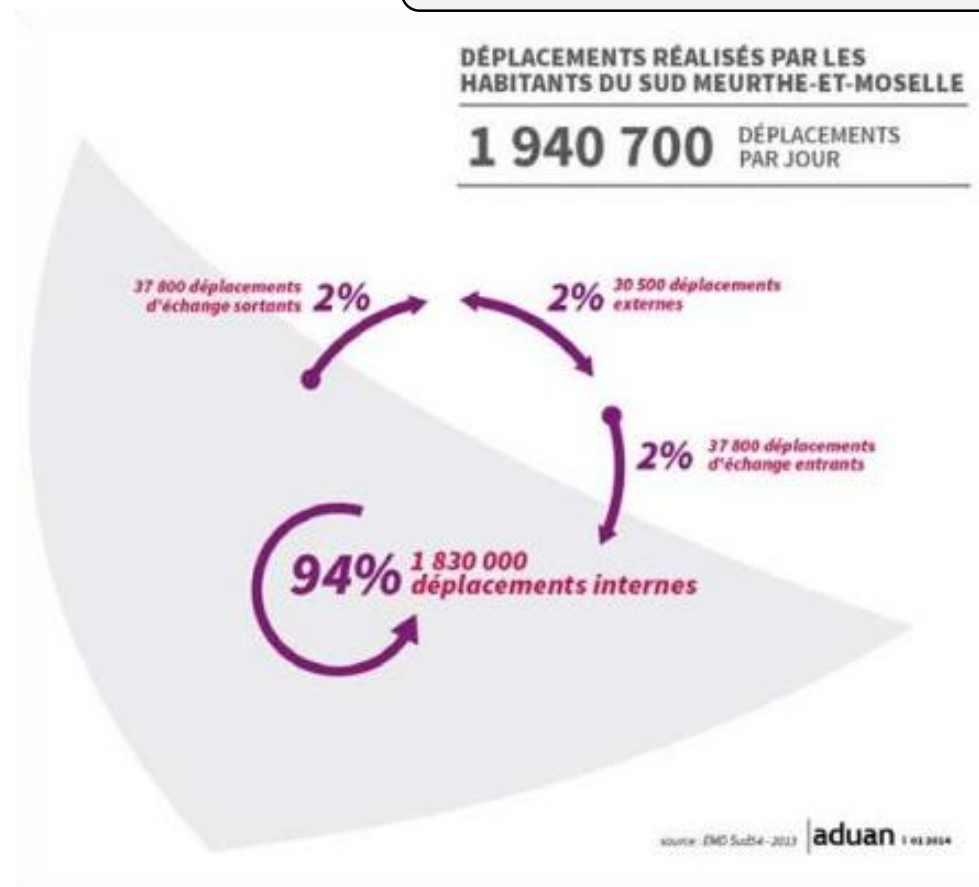
94% des déplacements internes

Un territoire autonome pour offrir à ses habitants les ressources nécessaires en termes d'accès aux emplois, études, équipements et services

RAPPEL DU DOCUMENT DE PREFIGURATION
DU POLE METROPOLITAIN 2016

DÉPLACEMENTS RÉALISÉS PAR LES
HABITANTS DU SUD MEURTHE-ET-MOSELLE

1 940 700 DÉPLACEMENTS
PAR JOUR



Un marché du travail intégré

Un équilibre relatif :

228 000 emplois sur le territoire et
231 000 actifs occupés

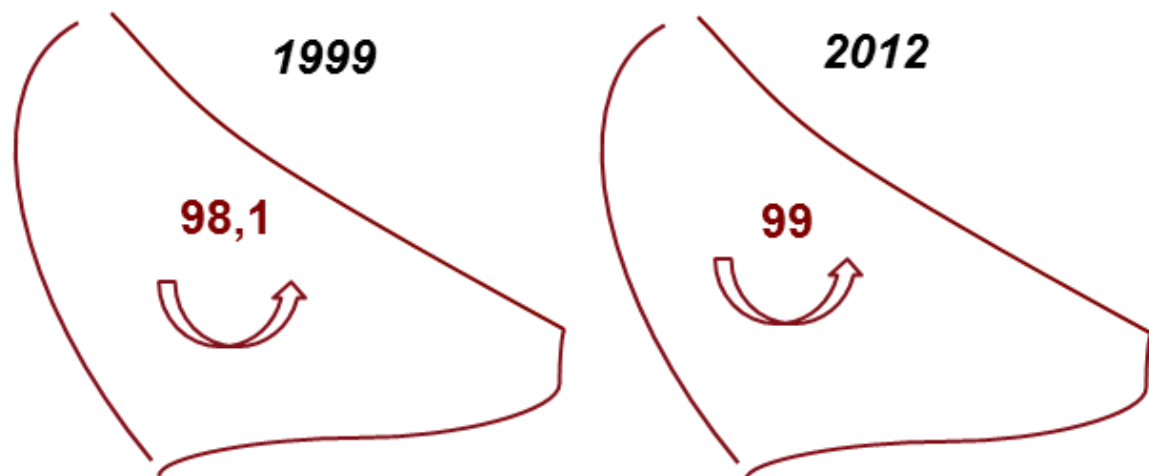
Une autonomie qui se renforce :

+ 16 217 emplois entre 1999 et 2012
+ 14 000 actifs occupés de plus

RAPPEL DU DOCUMENT DE PREFIGURATION
DU POLE METROPOLITAIN 2016

Indice de concentration de
l'emploi en 1999 et en 2012

Source : INSEE



UNE AUTONOMIE QUI S'APPUIE SUR DE SUBTILS EQUILIBRES ENTRE POLES D'EMPLOIS...

RAPPEL DU DOCUMENT DE PREFIGURATION
DU POLE METROPOLITAIN 2016

INDICE DE CONCENTRATION D'EMPLOIS :

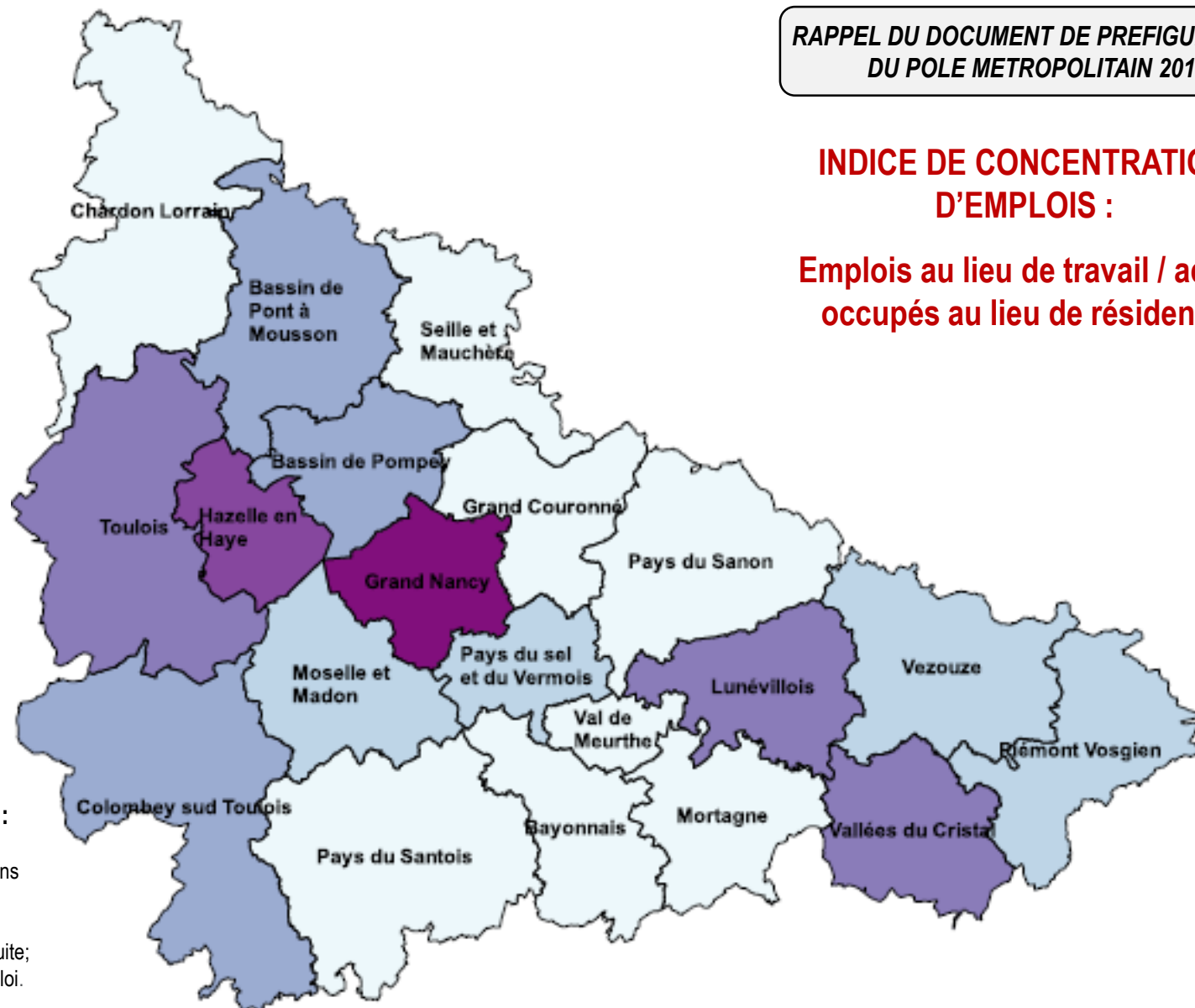
Emplois au lieu de travail / actifs
occupés au lieu de résidence

Légende

Analyse territoriale

Indice de concentration de l'emploi 2012

- inférieur à 50
- de 50 à 70
- de 70 à 90
- de 90 à 100
- de 100 à 120
- supérieur à 120



La population active occupée (INSEE) :

- exercer une profession (salariée ou non),
- aider une personne dans son travail (même sans rémunération) ;
- être apprenti, stagiaire rémunéré ;
- être chômeur tout en exerçant une activité réduite ;
- être étudiant ou retraité mais occupant un emploi.

RAPPEL DU DOCUMENT DE PREFIGURATION
DU POLE METROPOLITAIN 2016

TAUX D'EMPLOIS

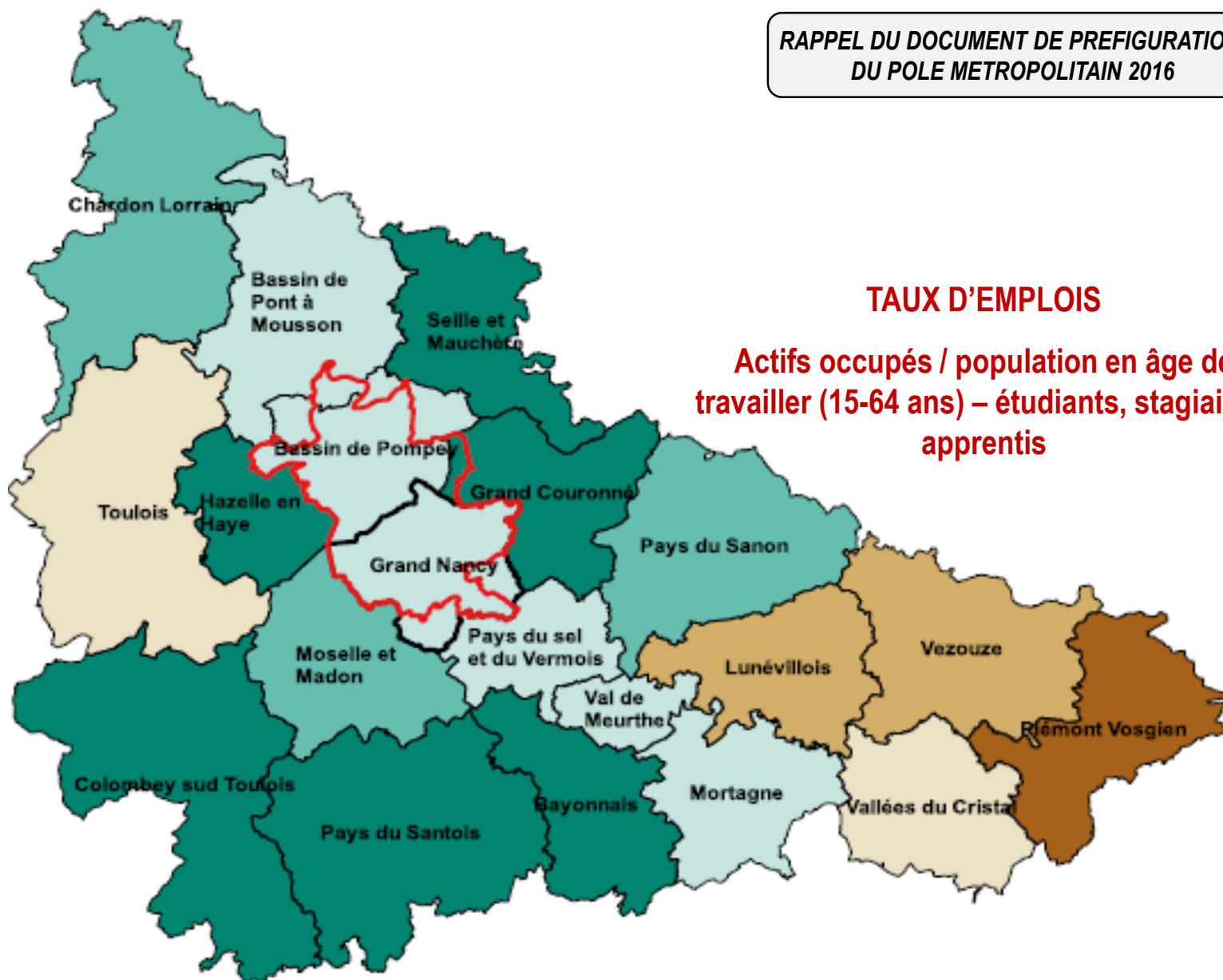
Actifs occupés / population en âge de
travailler (15-64 ans) – étudiants, stagiaires,
apprentis

Légende

Analyse territoriale

Taux emploi hors élèves, étudiants, stagiaires 2012

- de 60% à 63%
- de 63% à 66%
- de 66% à 69%
- de 69% à 72%
- de 72% à 75%
- de 75% à 79%



1

La situation nancéenne constitue un cas typique des enjeux rencontrés par les aires urbaines françaises

Les réalités territoriales ont profondément évoluées ces 30 dernières années venant bousculer un ordre territorial ancien.

Les 5 faits marquants d'après le CGET* :

- 1. Une métropolisation accélérée qui engendre un renouvellement de la géographie économique de la France**
- 2. Une polarisation qui s'accompagne d'une diffusion du peuplement autour des principaux pôles urbains**
- 3. Les trajectoires de plus en plus divergentes des territoires ruraux : entre rebond lié à la périurbanisation et risques d'attrition**
- 4. Une armature urbaine des moyennes et petites villes qui parvient inégalement à « tenir le pays »**
- 5. Une transformation très différenciée de la base productive : affaissement industriel dans le Nord Est, dynamique de l'économie résidentielle sur les littoraux**

L'ÉVOLUTION DE L'EMPLOI TÉMOIGNE D'UNE MÉTROPOLISATION ACCÉLÉRÉE

L'EMPLOI ET SON ÉVOLUTION

Évolution de l'emploi total entre 2002 et 2012
par zone d'emploi, en %



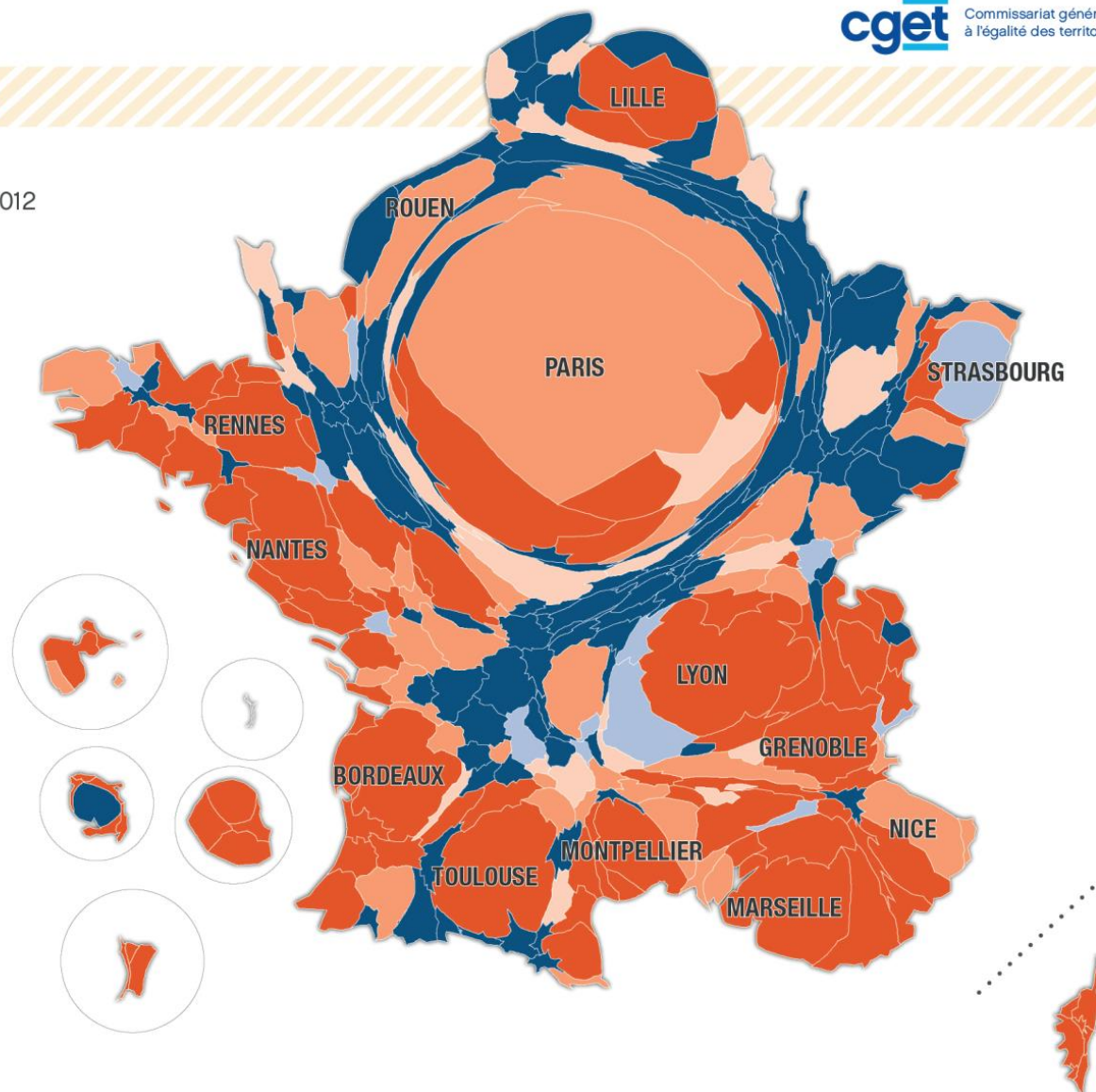
Nombre d'emplois en 2012,
par zone d'emploi

La surface des communes est proportionnelle
au nombre d'emplois de la zone en 2012.

Bordeaux
565 000 emplois

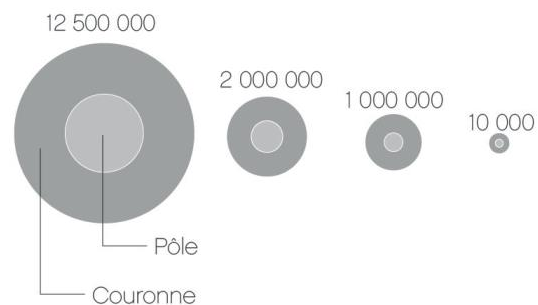


La Rochelle
100 000 emplois

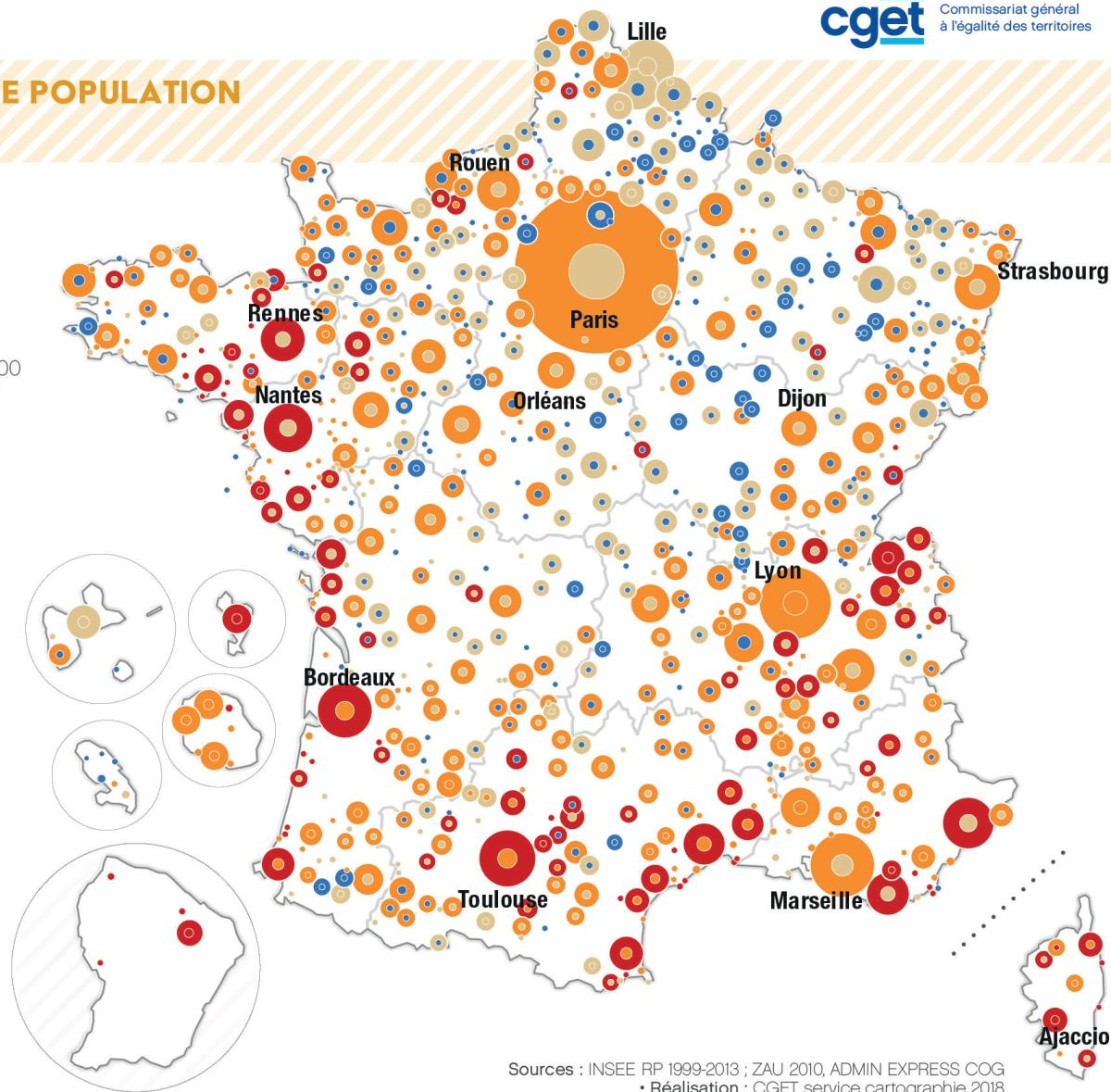
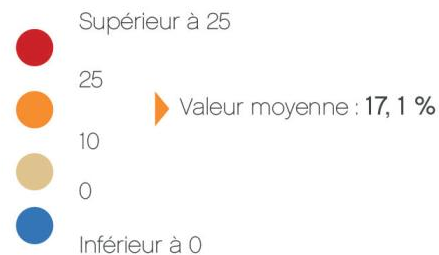


ÉVOLUTION DE LA DENSITÉ DE POPULATION AU SEIN DES AIRES URBAINES

Nombre d'habitants
en 2013, par aire urbaine



Évolution de la densité
entre 1999 et 2013, par pôle et couronne
des aires urbaines (en %)



Un découplage croissant entre lieu de résidence et lieu de travail :

- ▶ En 2013, 65% des actifs travaillent dans une autre commune que celle où ils résident ... contre 50% en 1980
- ▶ Le nombre de navetteurs croît plus fortement dans les territoires les moins denses et les distances ne cessent de s'allonger

L'émergence d'une « société des mobilités » :

- ▶ L'ensemble des groupes sociaux pratiquent au quotidien la « *multi appartenance territoriale* » (D. Behar) ...
- ▶ ... mais également au cours de l'année et au cours de la vie, caractéristique de « *la nouvelle société des loisirs et modes de vie* » (J. Viard)

Les aires urbaines sont traversées par des demandes sociologiques et politiques contradictoires - révélées par les mobilités - qui peuvent se muer en fractures :

- ▶ **Des habitants des territoires ruraux pour qui l'usage de la voiture constitue:**
 - souvent, la seule solution de déplacement disponible,
 - le support d'un mode de vie : vivre à la campagne tout en accédant aux emplois, services et commerces offerts à Nancy et dans son agglomération

- ▶ **Des urbains largement démotorisés et par conséquent :**
 - sensible à la réduction de la place de la voiture en ville
 - sensible à la diminution de la pollution localisée

Ces évolutions constituent un défi pour la puissance publique qui apparaît aujourd'hui largement inadaptée pour produire des réponses efficaces :

- ▶ **Un constat : des phénomènes territoriaux qui dépassent largement les périmètres administratifs**
- ▶ **Une question de légitimité politique : une inadéquation entre espaces vécus et espaces politiques**
- ▶ **Une question d'efficacité des politiques publiques :**
 - Des problématiques qui se complexifient qui nécessitent de renouveler le regard sur le territoire
 - Des compétences partagées qui impliquent une articulation fine des acteurs

1

Le territoire a fortement progressé dans sa connaissance de la mobilité des habitants

DES DEMARCHES CONVERGENTES QUI ONT PERMIS D'AMELIORER LA CONNAISSANCE DE LA MOBILITE SUR LE TERRITOIRE

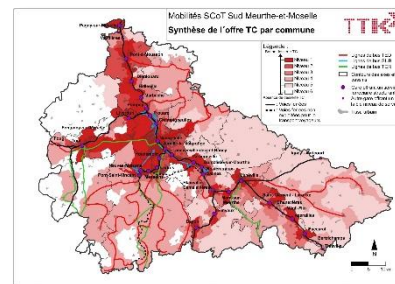
SCoT / MENSIA / SCALEN

Développement des coopérations transport
Analyse fine des pratiques de déplacement par bassin



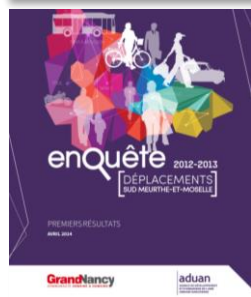
SCoT / MENSIA / TTK

Offres et équipements de transports sur le territoire



2014

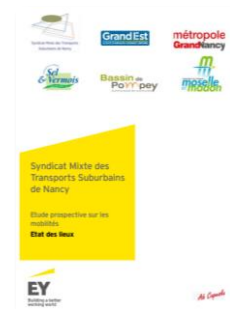
2020



Grand Nancy / ADUAN
Exploitation de l'EMD

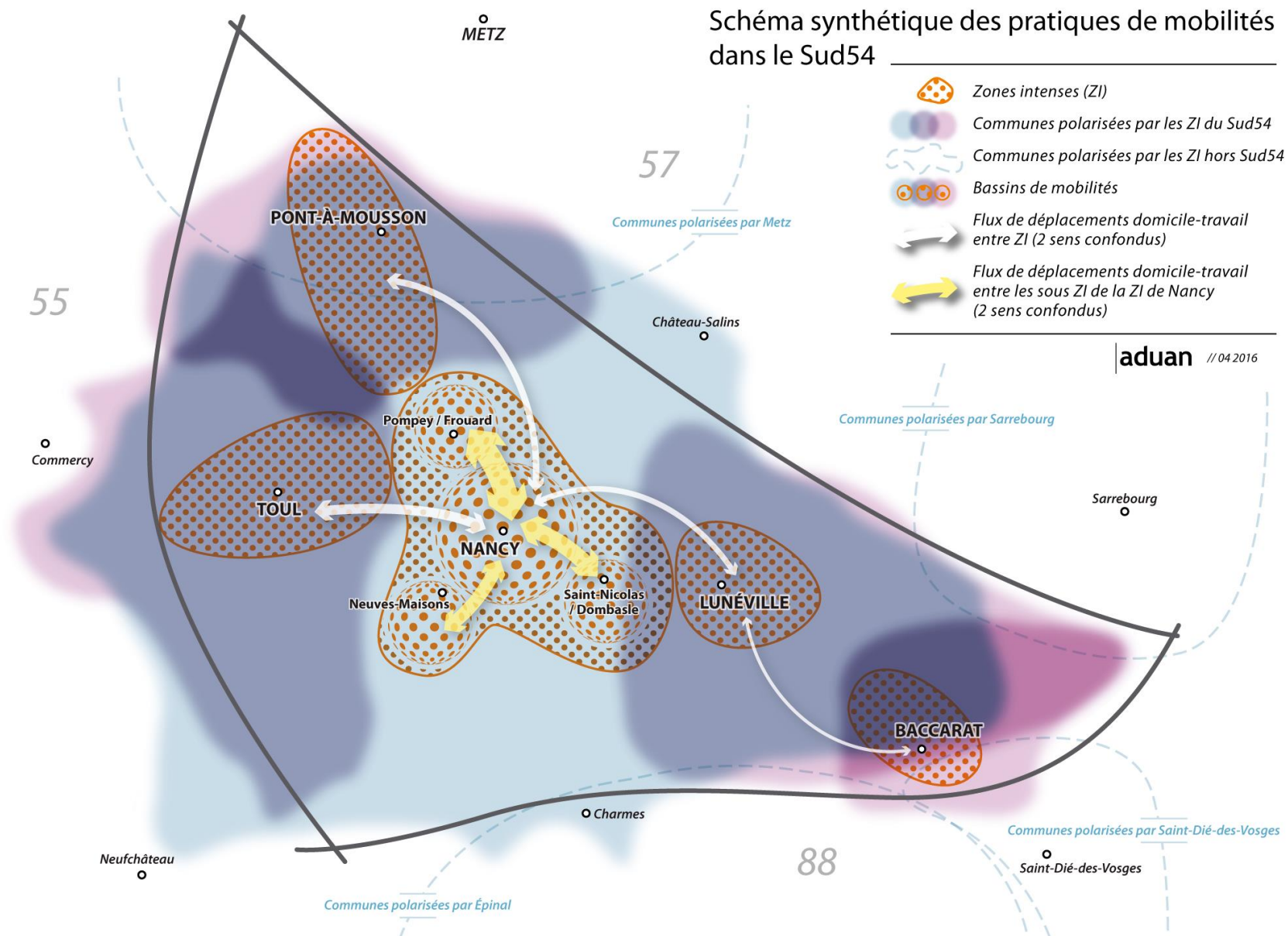


Multipôle Sud Lorraine / SCALEN
Intermodalités et potentiels d'aménagement des gares du territoire

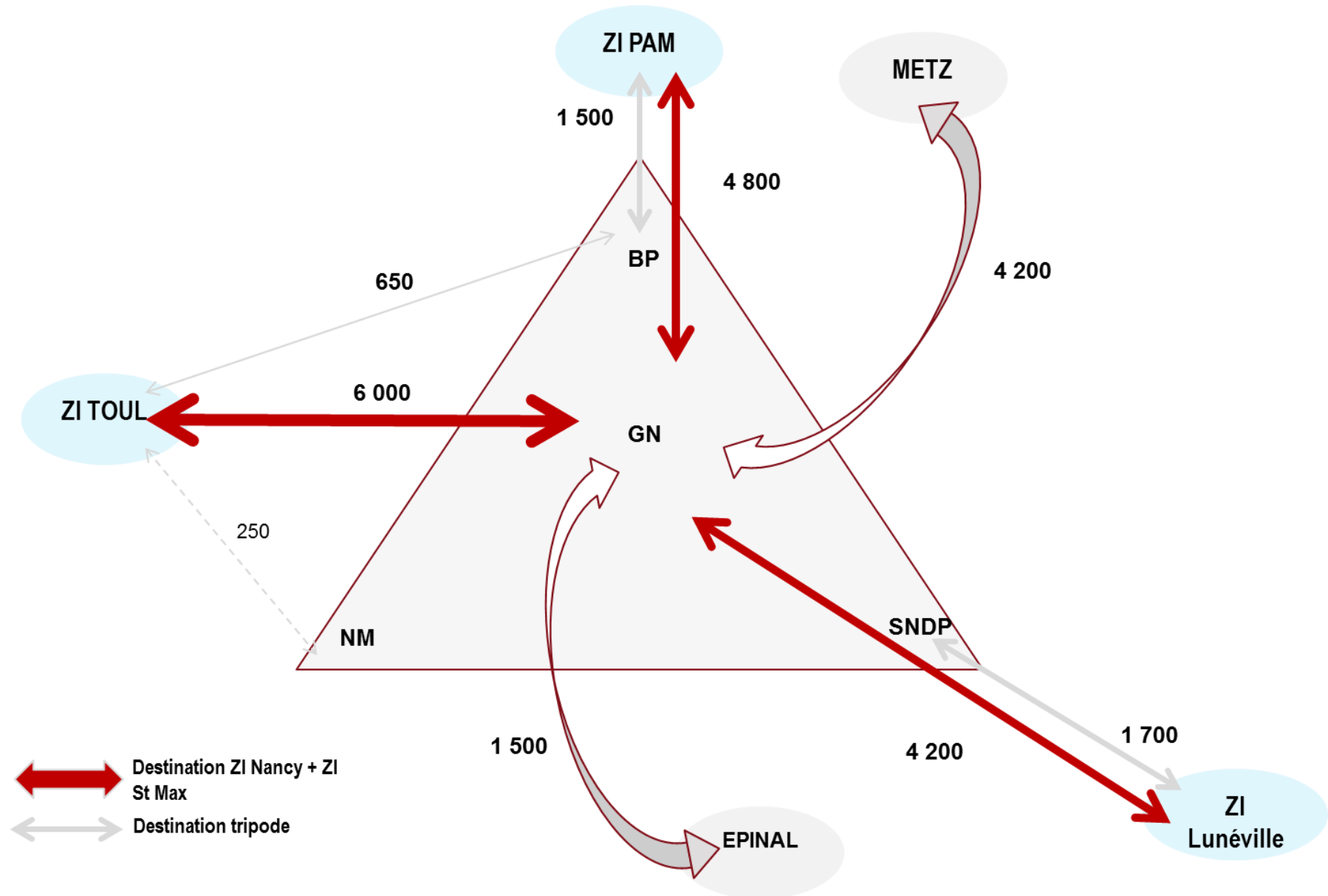


SMTSN / EY
Etude prospective sur les mobilités

LE SUD 54, DIFFERENTS BASSINS DE MOBILITES EMBOITES

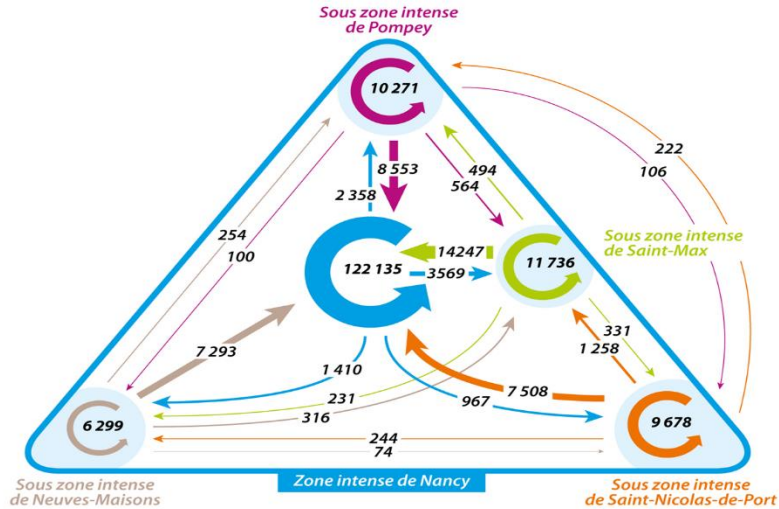


LE SUD 54, UNE MOBILITE ORGANISEE PAR AXES



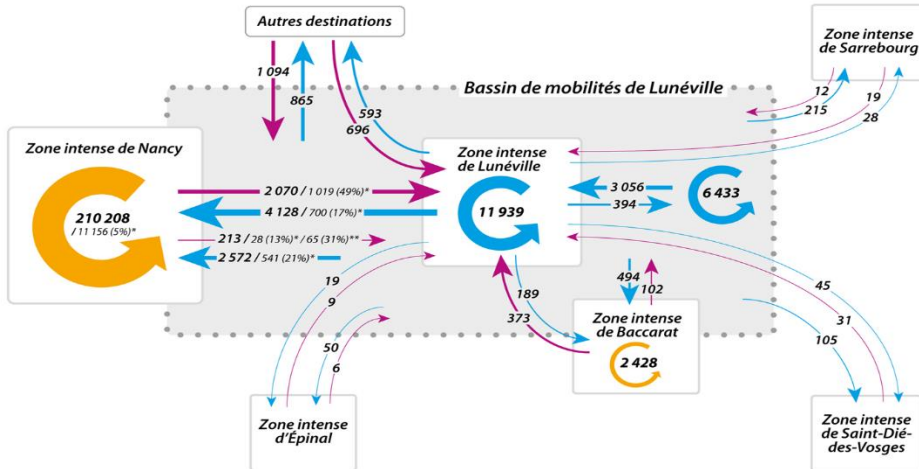
DES ANALYSES PRODUITES SUR CHAQUE BASSINS QUI ILLUSTRONT LES SPECIFICITES DE CHACUN

Zone intense de Nancy | Flux journaliers internes (déplacements domicile-travail / domicile-études)



04 2016 | aduan

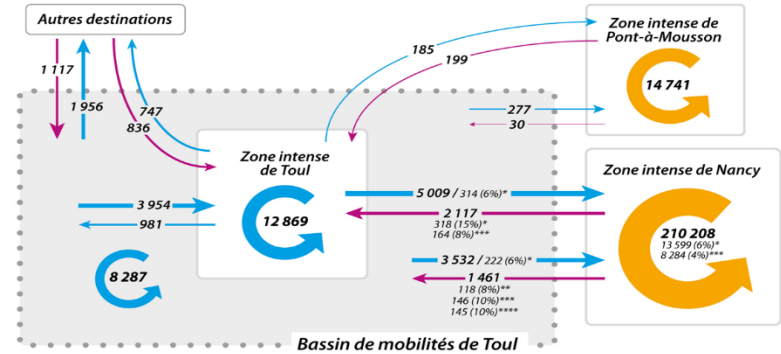
Bassin de mobilités de Lunéville | Flux journaliers (déplacements domicile-travail / domicile-études)



* / 11 156 (5 %): nombre et part des flux à l'origine ou à destination de la sous zone intense de Saint-Nicolas-de-Port ** / 65 (31 %): nombre et part des flux à l'origine ou à destination de la sous zone intense de Neuves-Maisons

04 2016 | aduan

Bassin de mobilités de Toul | Flux journaliers (déplacements domicile-travail / domicile-études)

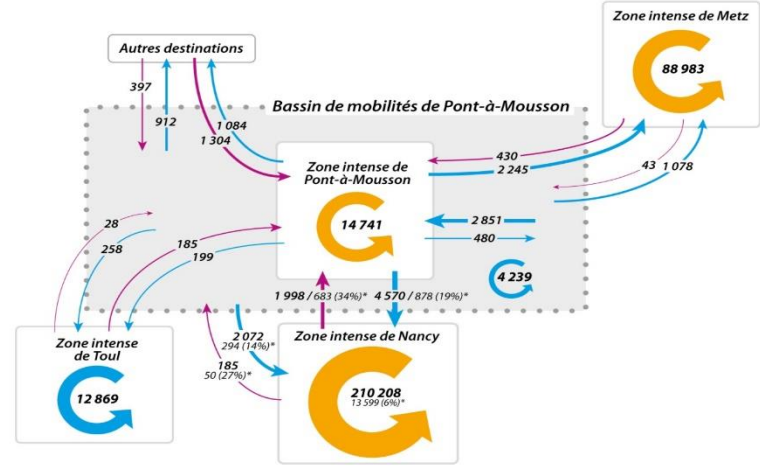


* nombre et part des flux à l'origine ou à destination de la sous zone intense de Pompey/Frouard ** nombre et part des flux à l'origine ou à destination de la sous zone intense de Saint-Nicolas-de-Port *** nombre et part des flux à l'origine ou à destination de la sous zone intense de Neuves-Maisons **** nombre et part des flux à l'origine ou à destination de la sous zone intense de Saint-Max

→ Flux des habitants du bassin de mobilités de Toul → Flux des personnes entrant dans le bassin de mobilités de Toul → Flux internes aux zones intenses (hors zone intense de Toul)

04 2016 | aduan

Bassin de mobilités de PAM | Flux journaliers (déplacements domicile-travail / domicile-études)



* nombre et part des flux à l'origine ou à destination de la sous zone intense de Pompey/Frouard

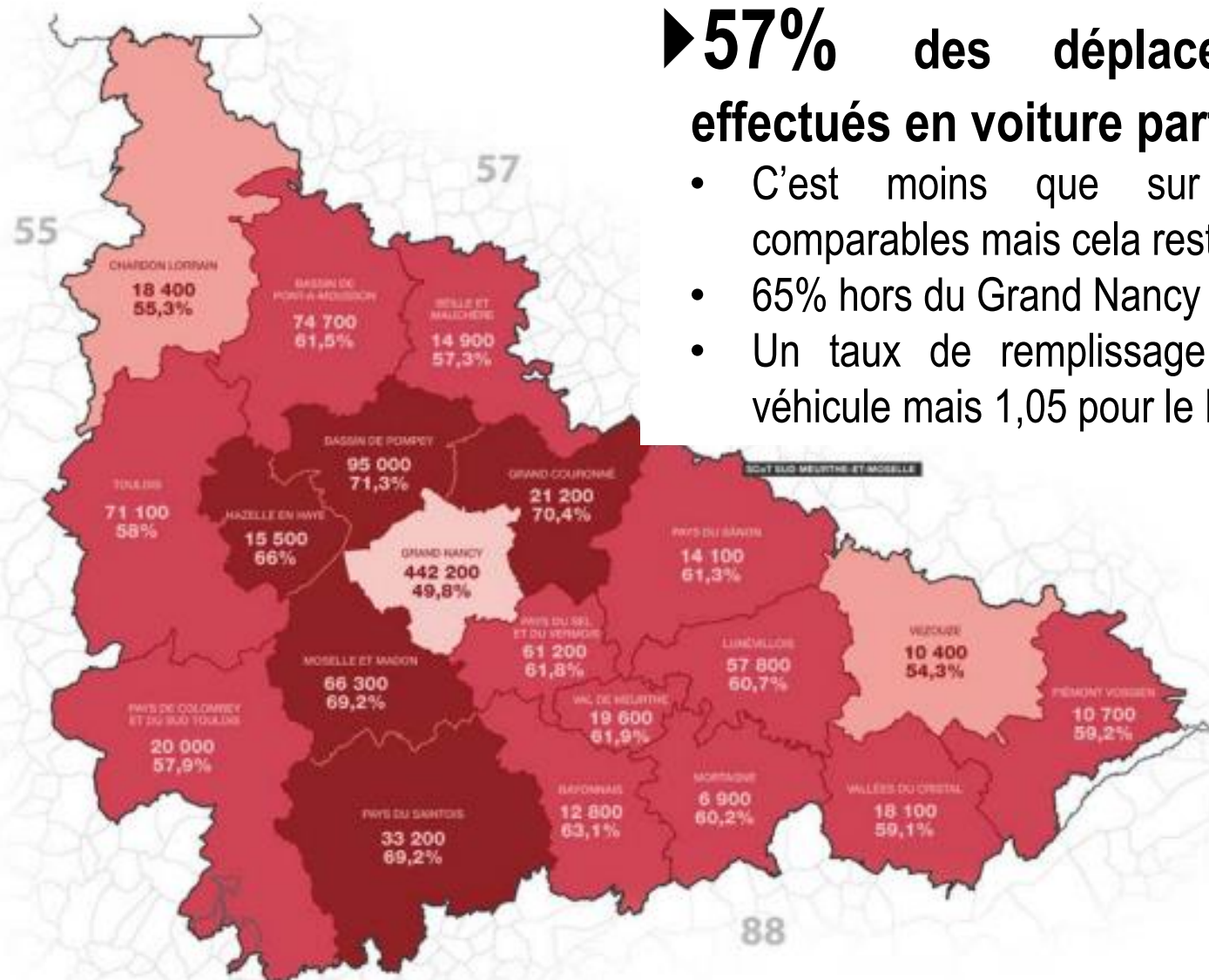
→ Flux des habitants du bassin de mobilités de Pont-à-Mousson → Flux des personnes entrant dans le bassin de mobilités de Pont-à-Mousson → Flux internes aux zones intenses (hors zone intense de Pont-à-Mousson)

04 2016 | aduan

DES DEFIS POUR L'ACTION PUBLIQUE : UN USAGE DE LA VOITURE PARTICULIERE PREDOMINANT

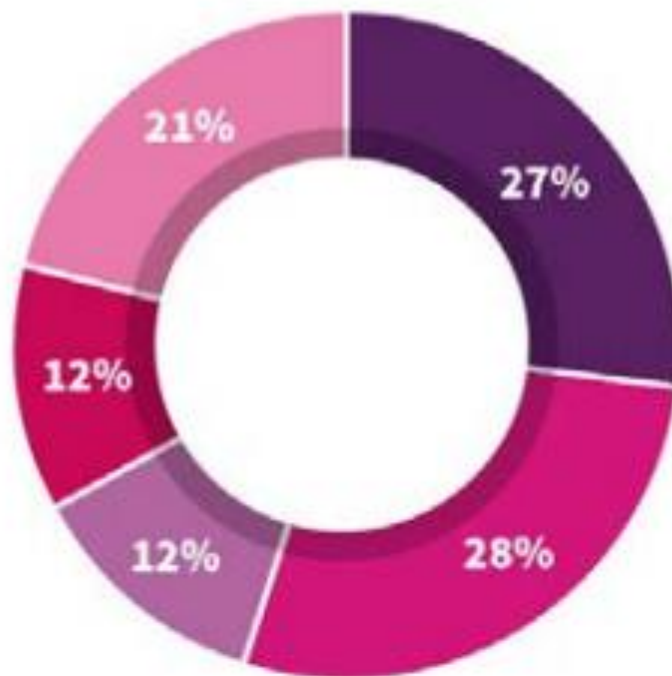
► 57% des déplacements sont effectués en voiture particulière

- C'est moins que sur des territoires comparables mais cela reste élevé
- 65% hors du Grand Nancy
- Un taux de remplissage faible : 1,3 p./véhicule mais 1,05 pour le DT



Source : EMD

RÉPARTITION DES DÉPLACEMENTS SELON LES DISTANCES PARCOURUES



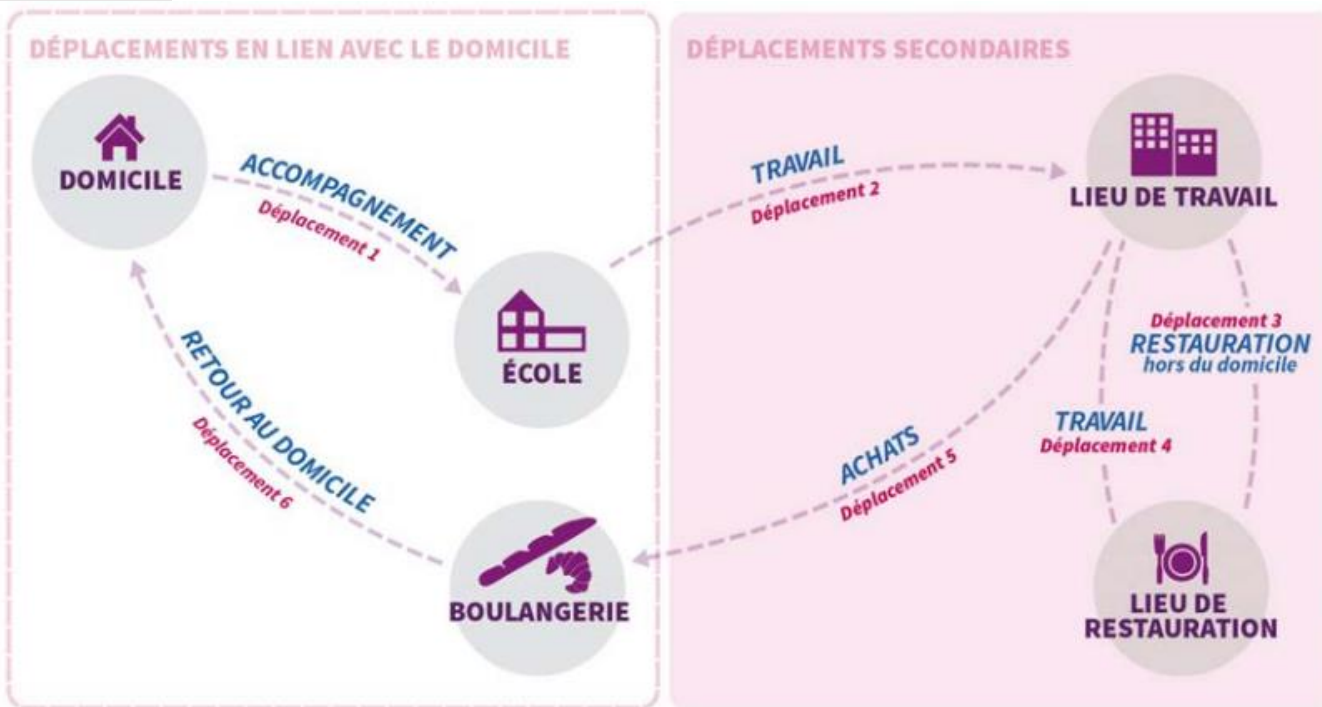
► **52%** des déplacements
font moins de 3 km

- 25% des déplacements < 1 km sont effectués en voiture
- >50% des déplacements < 3 km sont effectués en voiture

DES DEFIS POUR L'ACTION PUBLIQUE : UNE MOBILITE COMPLEXE MARQUEE PAR DES RIGIDITES

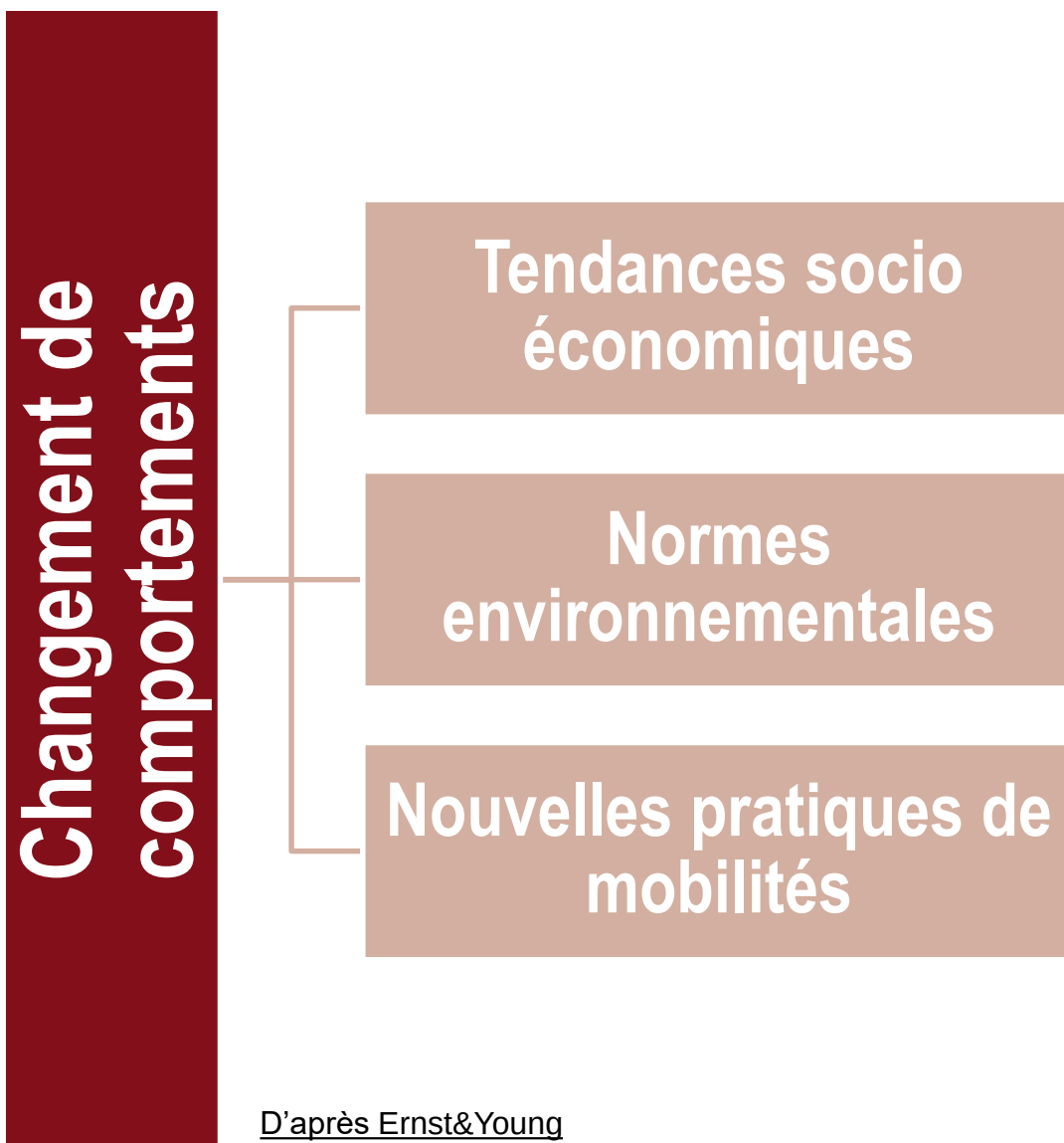
► **~30%** des déplacements
Domicile-Travail
s'inscrivent dans des
boucles de mobilité

- Ces déplacements non directs sont difficilement captables par les transports collectifs
- Ceci explique certaines difficultés aux changements de comportements



Source : EMD

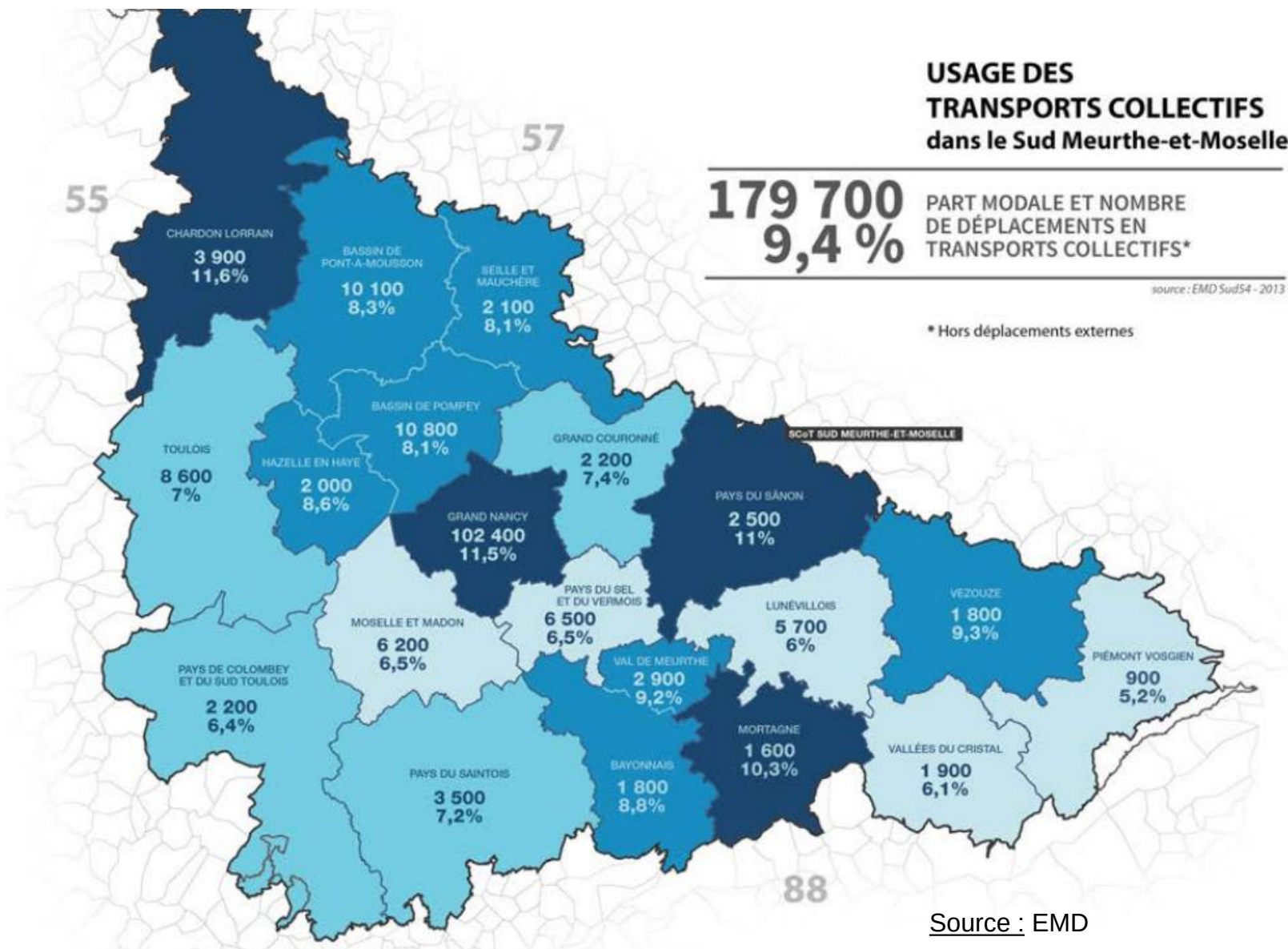
L'OBSERVATION DES MOBILITE DOIT DESORMAIS S'ORIENTER VERS LA PRISE EN COMPTE DES TENDANCES D'EVOLUTION



1

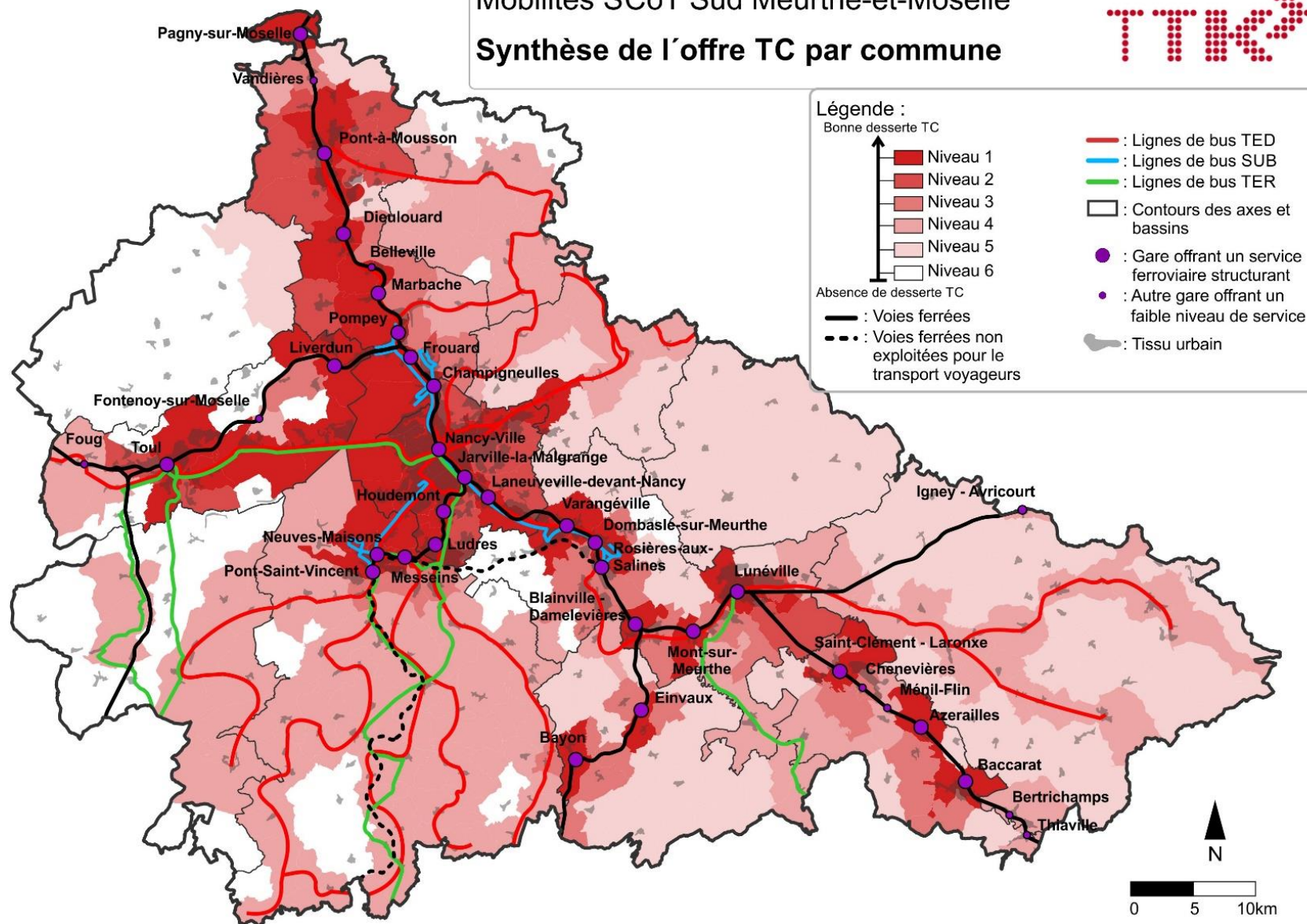
L'offre de transport collectif permet de répondre à de nombreux besoins mais présente quelques faiblesses

UN USAGE DES TRANSPORTS COLLECTIFS PLUTÔT SIGNIFICATIF MAIS PROFONDEMENT HETEROGENE

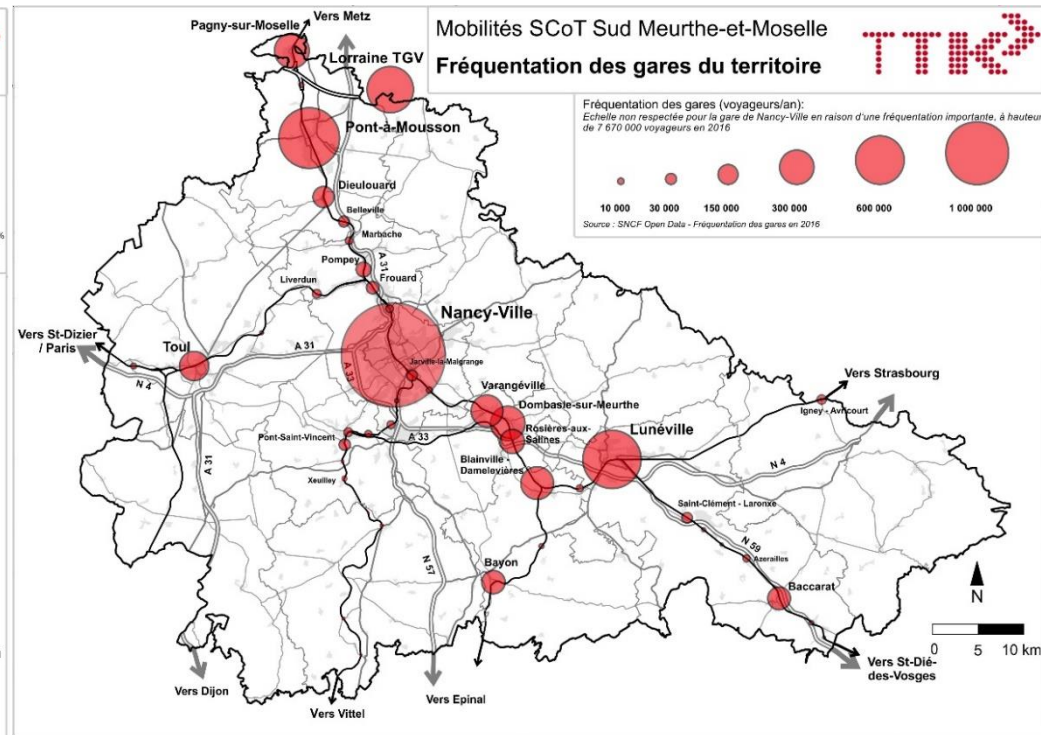
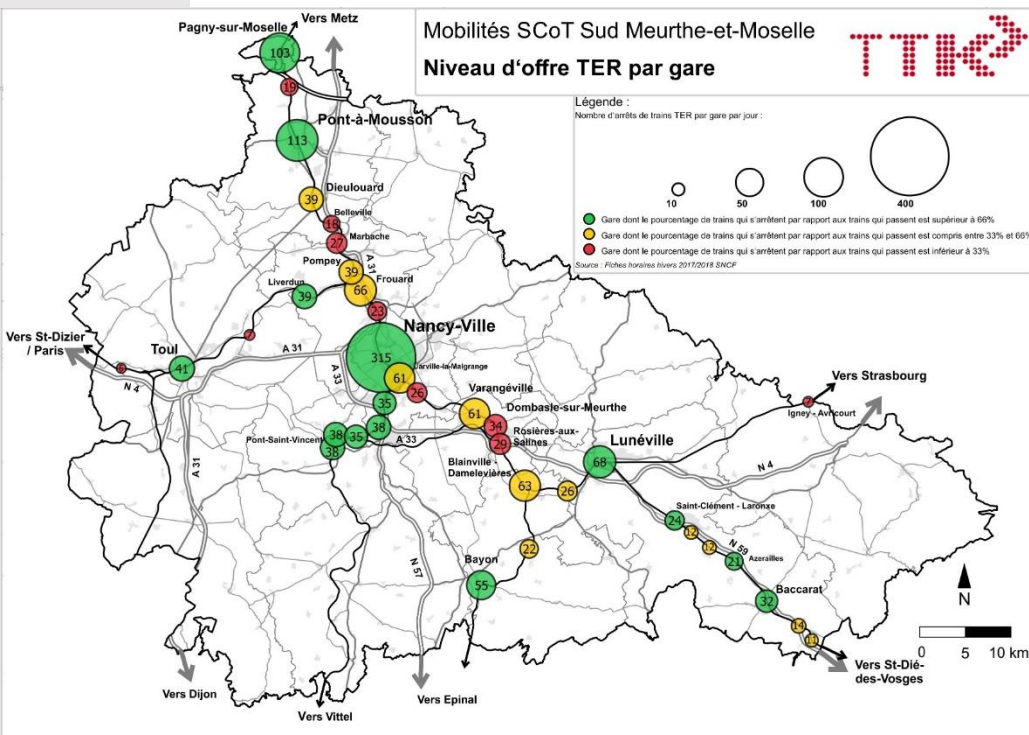


QUI CORRESPOND SEULEMENT PARTIELLEMENT A LA COUVERTURE DU TERRITOIRE PAR L'OFFRE DE TRANSPORT

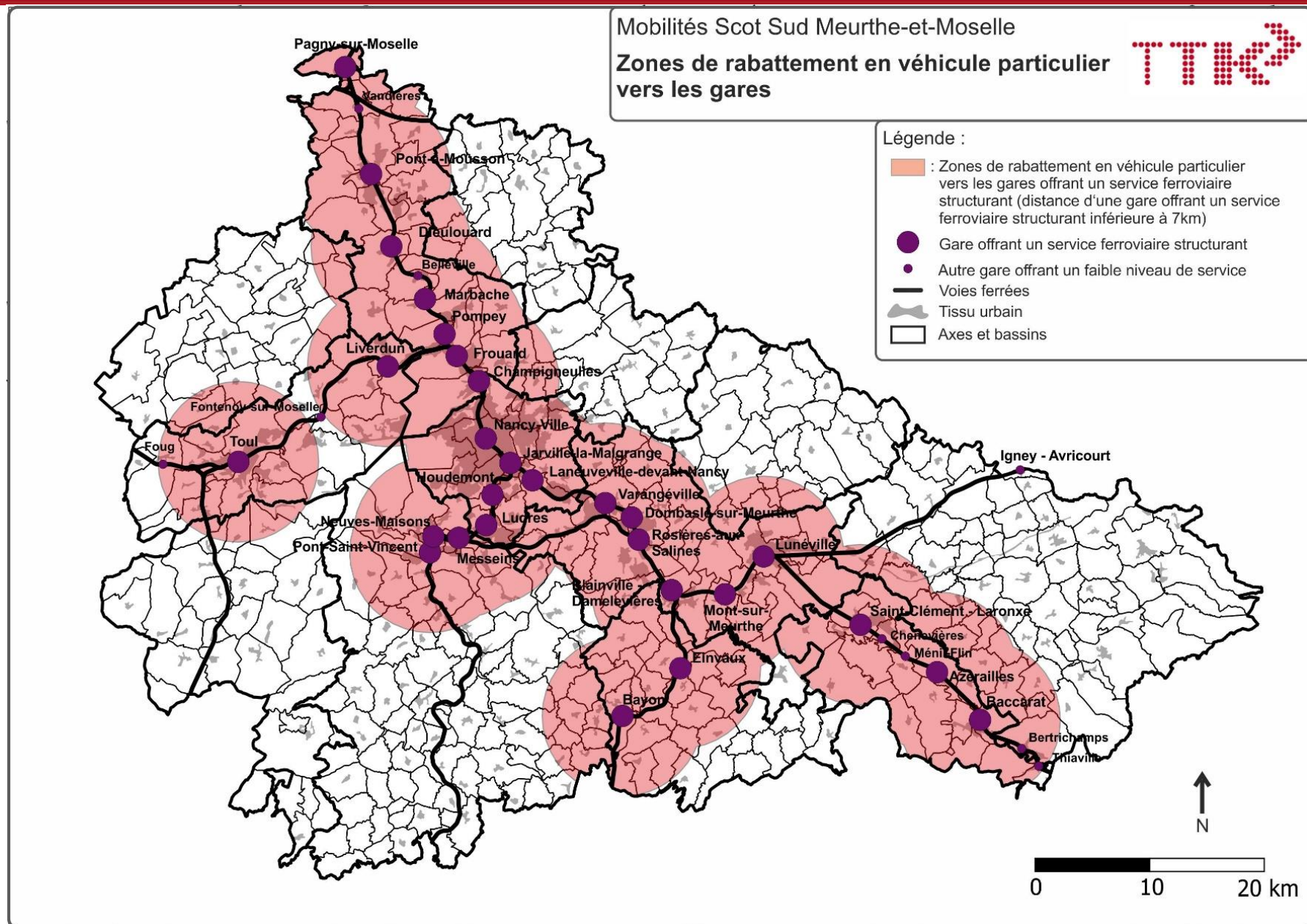
Mobilités SCoT Sud Meurthe-et-Moselle Synthèse de l'offre TC par commune

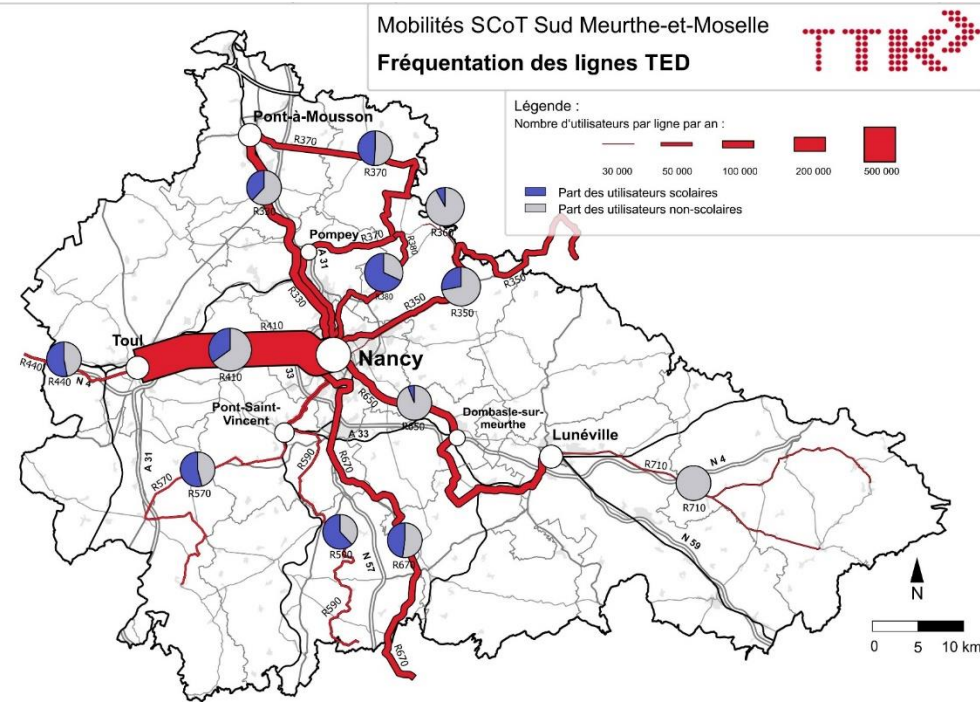


UNE OFFRE FERRE SIGNIFICATIVE SUR LE TERRITOIRE ET COMPETITIVE PAR RAPPORT A LA VOITURE

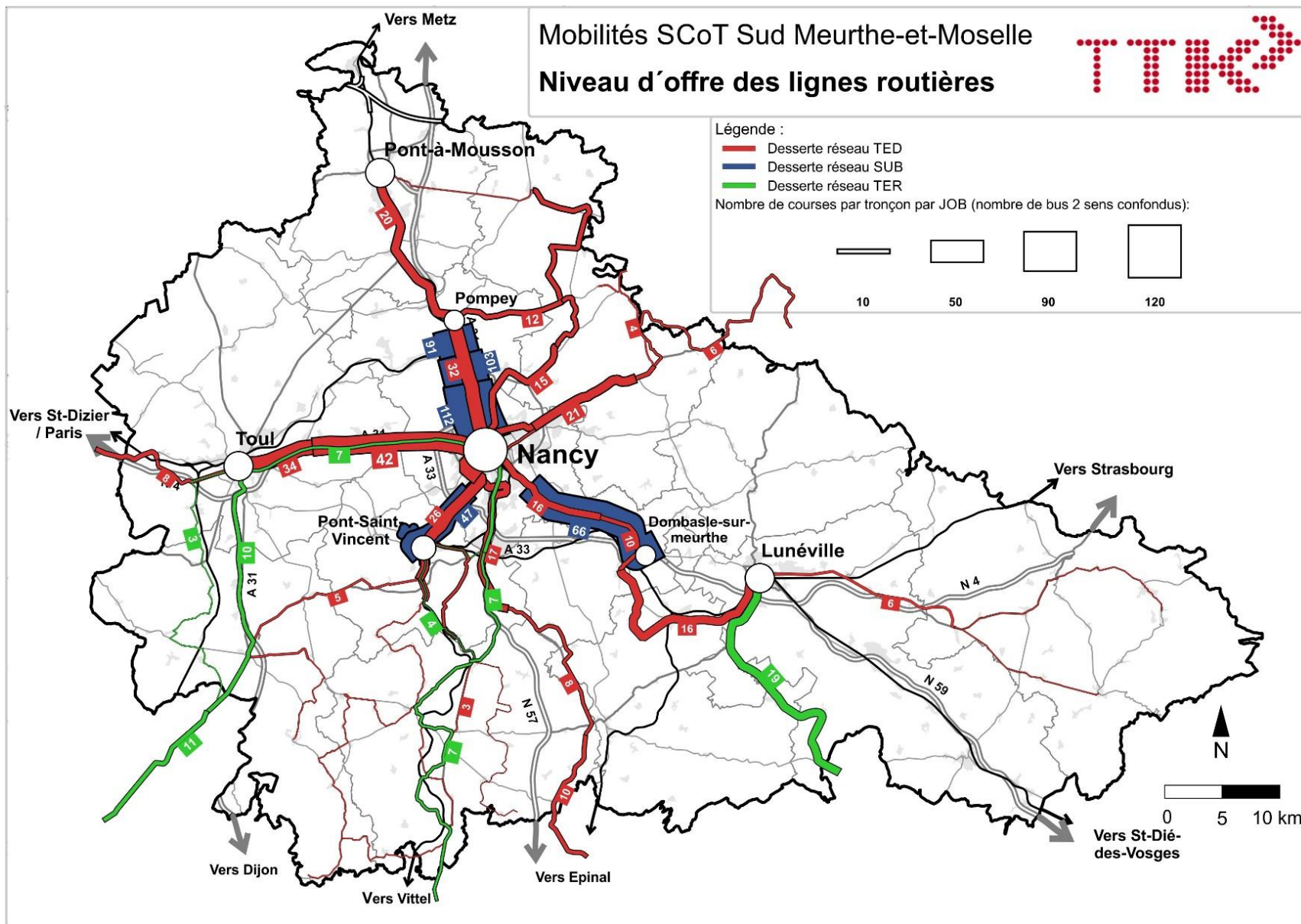


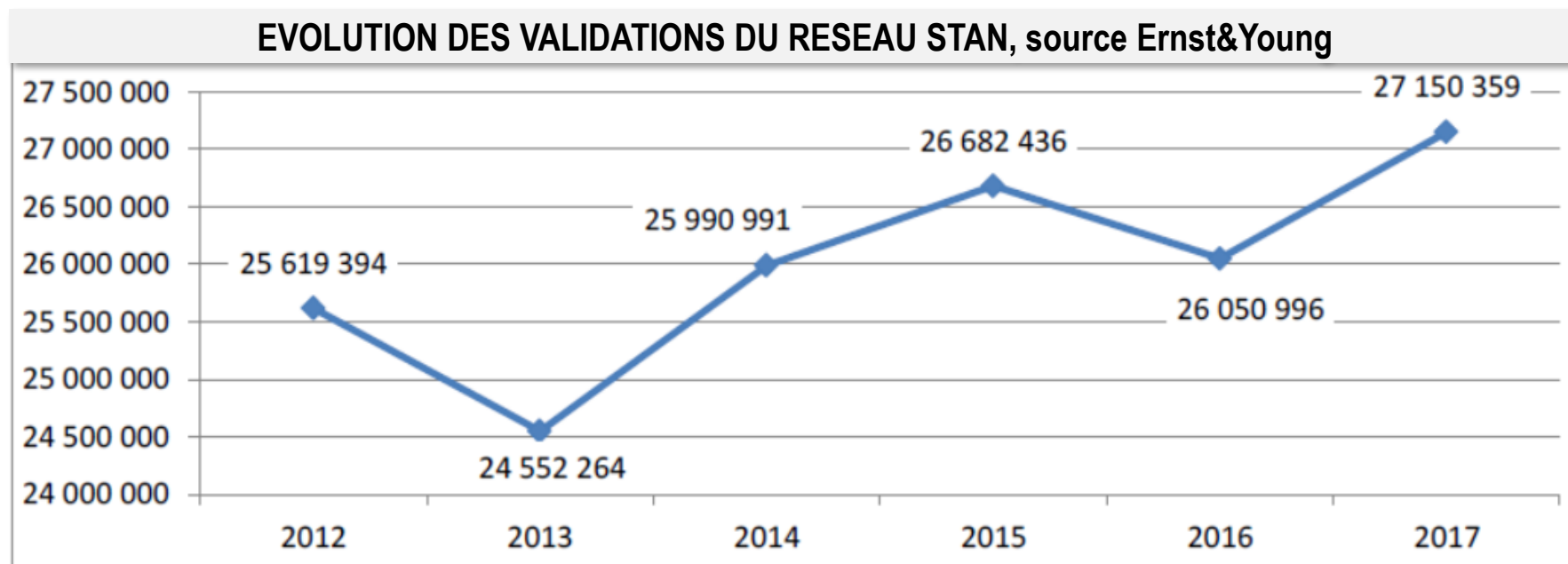
MAIS DONT L'ACCESSIBILITE DEPUIS L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE N'EST PAS AISEE





DES RESEAUX QUI S'AGREGENT SUR LE POLE URBAINE ET ABOUTISSENT A UNE FORTE DENSITE D'OFFRE





10% des validations sont le fruit d'utilisateurs n'habitant pas dans la Métropole

Des difficultés qui constituent autant de défis pour l'action publique (source TTK et Ernst&Young) :

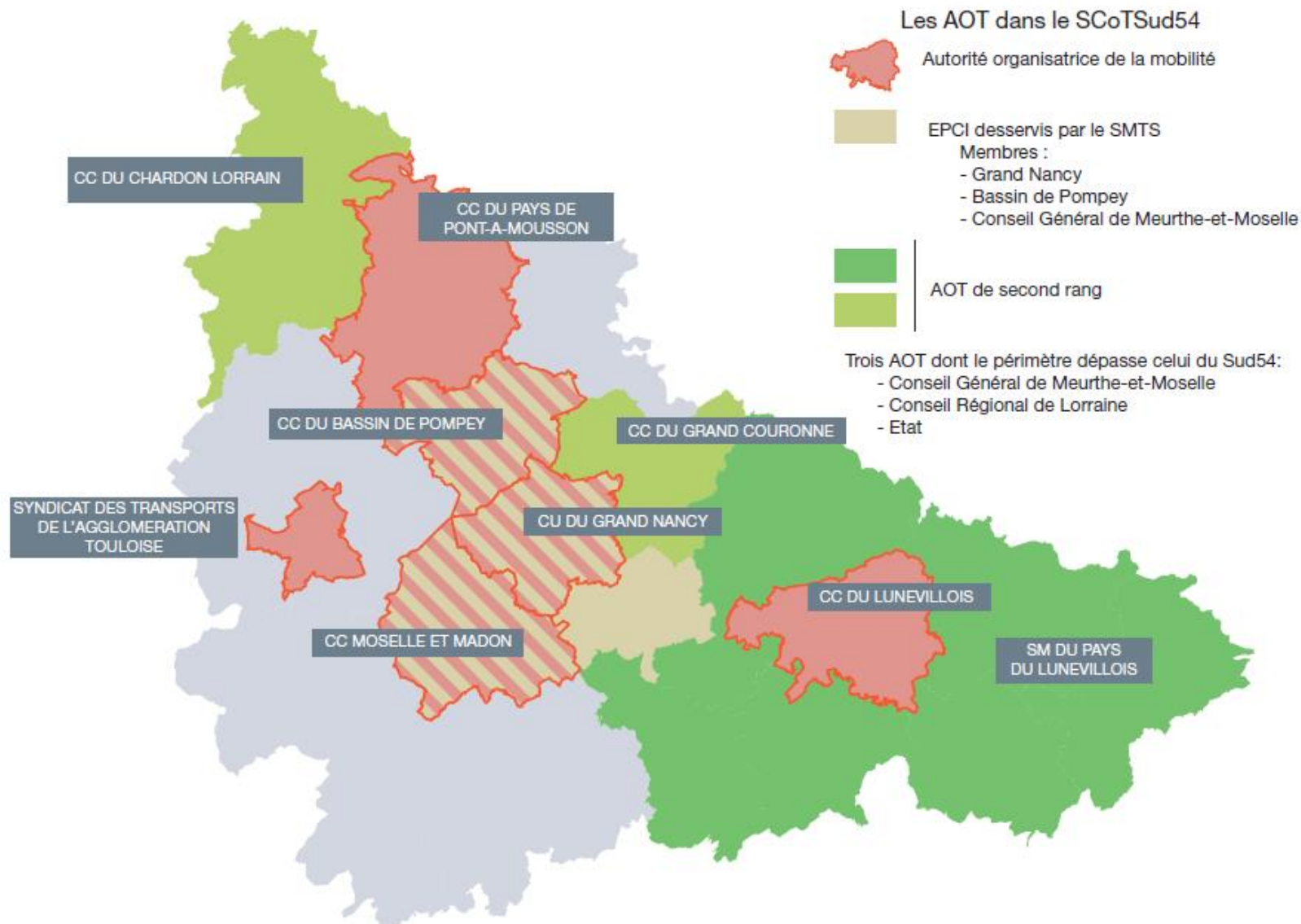
Cf page 64

- ▶ **50 000 habitants ne bénéficient d'aucune offre de transport collectif**
- ▶ **L'organisation de l'intermodalité est encore lacunaire sur le territoire** : manque de lisibilité des offres, complémentarités pas toujours évidente, absence d'une véritable politique de rabattement sur les gares
- ▶ **Forte congestion routière en entrée d'agglomération ... et saturation ferroviaire**
- ▶ **Faiblesse de l'offre en matière de nouvelles mobilités (covoiturage, autopartage, mobilité à la demande, vélos ...) des initiatives locales insuffisantes et non coordonnées**

1

Le mandat a été marqué par de profonds bouleversements relatifs à l'organisation de la mobilité

L'ORGANISATION DES MOBILITES EN 2014, UN PAYSAGE MORCELE ET INCOMPLET



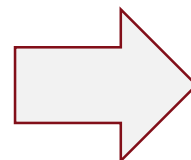
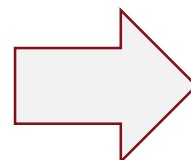
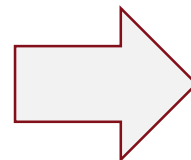
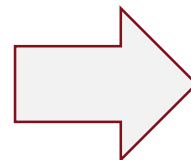
D'intenses évolutions législatives

Loi NOTRE

Fusion des Régions

Loi MAPTAM

SDCI et fusion des EPCI



Porteuses de conséquences fortes

**Transfert des lignes
Interurbaines à la Région**

**Création de la
Région Grand Est**

**Passage
des AOT aux AOM**

**Extension des AOM
existantes**

...PAR L'EMERGENCE DE NOUVEAUX ACTEURS

OPERATEURS DE COVOITURAGE

CONCEPT	CIBLE
 Démarche partenariale avec les entreprises + « partenariat » avec 9 métropoles (Paris, Lyon, Bordeaux, Toulouse, Nantes, Rennes, Orléans, Lille, Grenoble)	Principalement et historiquement B to B
 Calculateur multimodal mixant covoiturage et transports publics	B to C B to B B to T
 Lignes de covoiturage dans 3 zones : • Île-de-France • Grand Reims • Toulouse et sa région	B to C
 17 lignes de covoiturage dans 5 régions carte	B to C

OPERATEURS D'AUTOSTOP ORGANISE

CONCEPT	CIBLE
 Auto-stop organisé et sécurisé dans les communes rurales et péri-urbaines <i>SCIC</i>	B to T
 Auto-stop urbain en ÎdF et à Lyon, Bordeaux, Nantes et Montréal. Plateforme de récompenses en bons chez des partenaires <i>Startup</i>	B to C B to T (Tisseo, Bordeaux Métropole) (communication)
 Communauté d'auto-stoppeur autour du « covoiturage associatif » <i>Association</i>	B to C (B to B) (B to T : MEL, CD92)
 Auto-stop appuyé par une infrastructure plus lourde (plateforme et bornes) <i>Startup ESS</i>	B to T

OPERATEURS D'AUTOPARTAGE

CONCEPT	CIBLE
 Auto-partage à l'heure en boucle entre particuliers Système de déverrouillage automatique. Paris slt	B to C (B to B)
 Réseau coopératif national d'opérateurs (SEM, SPL, régie) de l'auto-partage en boucle. 1000 voitures dans 90 villes carte Fondé en 2002	B to C Coopération avec la SNCF
 Flotte en free-floating Bordeaux (15), Lyon (90), Strasbourg (30), Toulouse (13). Lancé en 2016	B to C
 Auto-partage de véhicules électriques associé à une plateforme de covoiturage et d'information voyageur	B to T (péri-urbain, rural) B to B (PDE, bailleurs) Convention avec le STIF

Le sacre annoncé de la petite reine

Seul **3 %** des déplacements des Français se font à vélo. La France se classe au **25^e rang** dans l'Union européenne, où l'usage du vélo dépasse les 7 %, très loin derrière l'Allemagne (10 %) et les Pays-Bas (36 %).



2,7 millions

de bicyclettes vendues en France en 2018

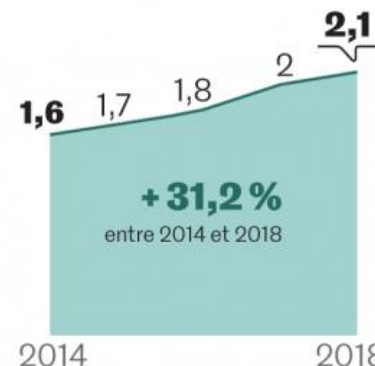
Part des actifs allant au travail à vélo en 2015, en %

4 % dans les villes-centres des grands pôles d'emplois (unité urbaine de plus de 10 000 emplois) contre **1,9 %** pour la moyenne nationale

Infographie : Marianne Boyer, Maxime Mainguet

Un marché en plein essor

Marché français du cycle, en milliards d'euros



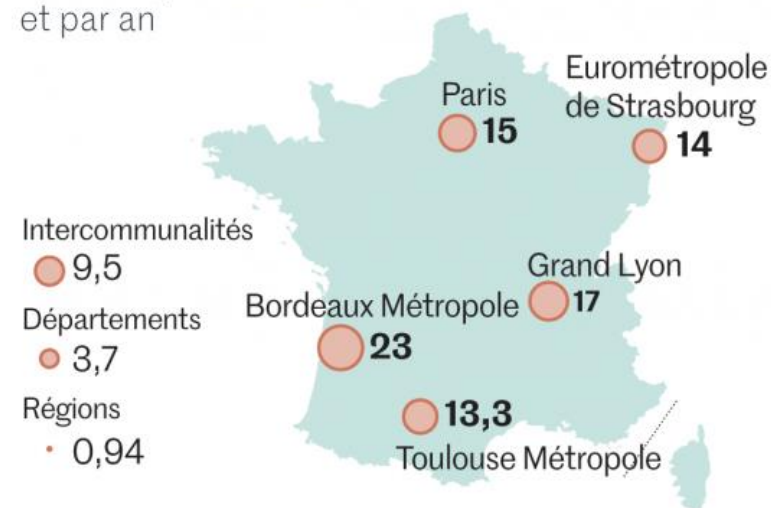
Parts de marché équipements vélo en 2018 en France

Equipements et accessoires
36,7 %

Vélos
63,3 %



Dépenses en faveur du vélo, en euros par habitant et par an



SOURCES : INSEE ; COMMISSION EUROPÉENNE ; GOUVERNEMENT ; UNION SPORTS ET CYCLES

1

Dans ce contexte, les collectivités ont su engager des actions ambitieuses

Un accroissement considérable de la couverture du territoire en AOM

- ▶ **Des extensions considérables des ressorts territoriaux des AOM :**
 - Prise de compétence mobilité par le PETR du Lunévillois (une 1^{ère} française)
 - AOM Terres Toulaises suite à la création de l'agglomération
 - AOM CC Sel-et-Vermois
 - AO2 CC Seille et Grand Couronné
- ▶ **Concrètement, 100 000 habitants supplémentaires sont désormais couverts par une AOM**

Un accroissement du périmètre d'intervention des AOM

- ▶ **Des expérimentations en cours en matière de nouvelles mobilités et de mobilités solidaires**
- ▶ **Le déploiement de dispositif de conseil en mobilité**
- ▶ **Elaboration et mise en œuvre de schéma des mobilités actives**

Le PETR est désormais compétents en matière de mobilité et met en œuvre un « bouquet de mobilités » permettant de répondre aux différents besoins et différents territoires



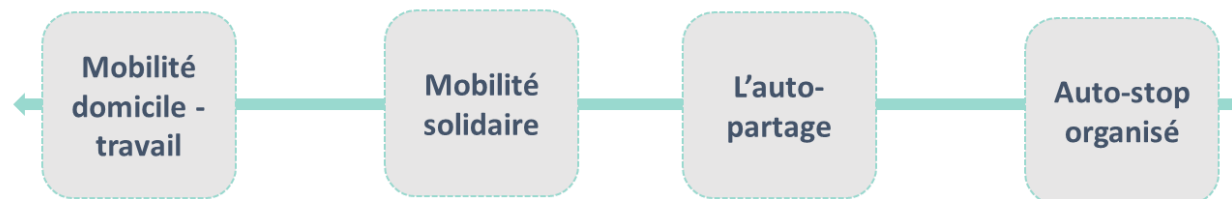
Janvier 2019 : Labellisé « France Mobilités »



PROJET MOBILIS

La volonté politique de réduire l'autosolisme

La volonté politique de réduire la mobilité subie et le nombre de captifs



Réunions de présentation : CLEM et/ou Citiz



En réflexion ?



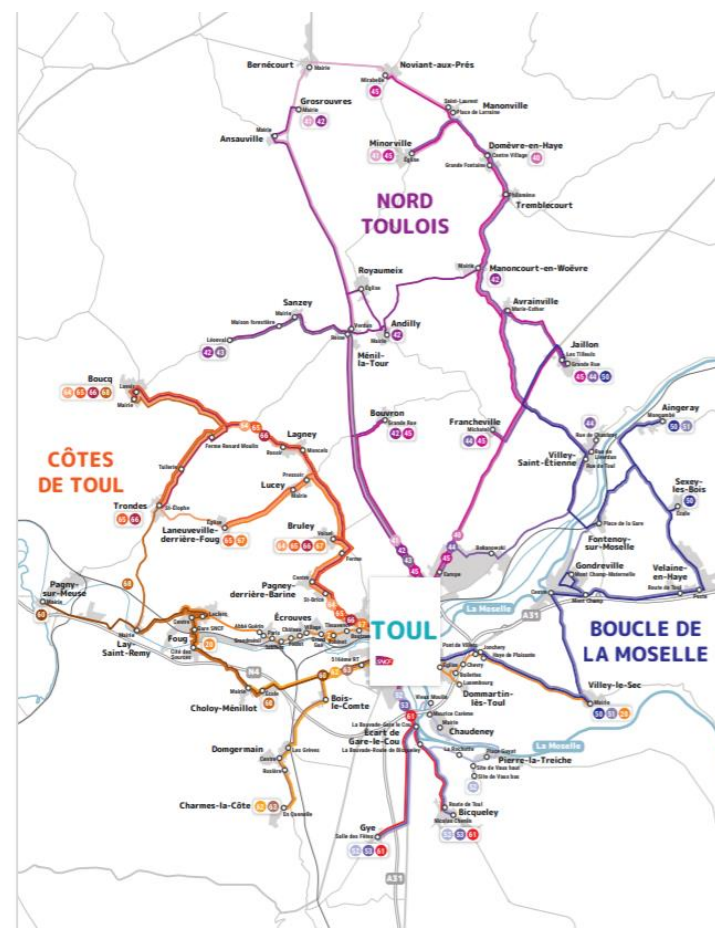
Mobilités existantes :

- Bus Lunéo
- Train
- Bus TED
- Autocar SNCF
- Aires de covoiturage
- Transports à la demande

Déploiement en 2020 du réseau Colibri à l'échelle de l'ensemble du territoire de la CC2T :

- Les élus de la CC2T ont voté la prise de compétence en septembre 2017
- Le réseau MOVIA a été repris au 1^{er} avril 2018
- Au 1^{er} janvier 2020, le réseau devient Colibri et dessert les 41 communes du territoire avec 4 types de services

Présentation du réseau



Déploiement d'un réseau de transport à l'échelle de la CC en complément du SUB :

- Prise de la compétence au 1^{er} janvier 2017
- Adhésion au SMTSN en mai 2017

► 2018 :

- Expérimentation de la NAVETTE
- Aménagement des parkings des gares

► 2019 : extension de la navette aux principales communes du territoire

► 2020 : déploiement d'un TAD sur les communes rurales du territoire



LES NOUVEAUTÉS

UNE NAVETTE DESSERT TOUTES LES HEURES :

- Ville-en-Vermois (ZAC des Moussières)
- St Nicolas de Port
- Varangéville
- Dombasle-sur-Meurthe
- Rosières-aux-Salines

JANVIER 2020

Un service de **Transport à la Demande** sera déployé pour les communes rurales à destination des services, des commerces et des loisirs du territoire de la CCPSV et également en lien avec le réseau Sub et les gares. Le Transport à la Demande fonctionnera sur réservation, 2 jours par semaine et sera accessible à tous.



CE QUI NE CHANGE PAS

- ✓ Une navette toutes les heures du lundi au samedi toute l'année (hors jours fériés).
- ✓ Des horaires en correspondance avec les trains pour mieux correspondre.
- ✓ Un tarif unique de 0,50 € par trajet.

PLUS D'INFORMATIONS :

La Navette : 03 83 49 23 23
Du lundi au vendredi de 8h à 12h30 et de 13h30 à 18h.
Le samedi de 8h30 à 12h.
www.cc-seletvermois.fr

Elaboration en complément du réseau de transport collectif d'un schéma des mobilités actives

- ▶ Se saisir pleinement du rôle AOM en dépassant le transport collectif pour faire émerger des solutions concrètes et pragmatiques permettant de répondre aux déplacements du quotidien
- ▶ Une démarche d'un an en 2018 qui a abouti sur un plan d'actions
- ▶ Lancement de Rezopouces en 2019

10 actions structurantes comprenant 30 mesures

- 1) Mailler le territoire d'aménagements cyclables
- 2) Développer le stationnement vélo
- 3) Jalonner les itinéraires cyclables
- 4) Développer un service de location de Vélos à Assistance Electrique
- 5) Développer des services complémentaires pour faciliter la pratique cyclable
- 6) Améliorer la pratique piétonne
- 7) Envisager la mise en place de navettes autonomes dans le cadre du TAD actuel
- 8) Créer un réseau de pôles d'échanges multimodaux
- 9) Diminuer l'autosolisme
- 10) Accompagner les usagers à la mobilité durables

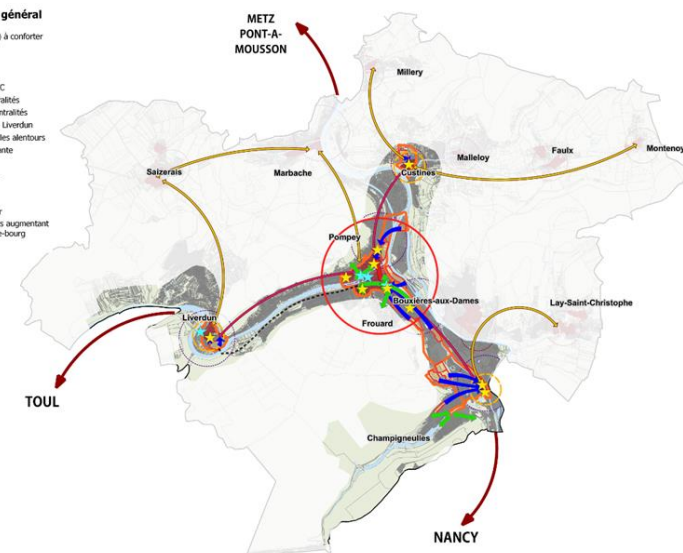
Une démarche d'articulation urbanisme – transport à l'occasion de l'élaboration du PLUI HD

- Une démarche intégrée de programmation : urbanisme, habitat, déplacement
- Des choix ambitieux de localisation de l'urbanisation à proximité immédiate des réseaux de transport
- Une stratégie globale de développement des mobilités dans toutes leurs dimensions

LES POLARITES STRUCTURANTES

Légende - Schéma général

- Pôle Urbain Central (PUC) à conforter
- Pôle relais à conforter
- DIVAT
- Déplacements dans le PUC
- Déplacements entre centralités
- Rabattements vers les centralités
- Liaison routière Frouard - Liverny
- Liens avec les grandes villes alentours
- Périmètre d'OAP structurante
- Centre ancien à valoriser
- ★ Espace public structurant
- ★ Espace vert urbain
- Espaces verts à connecter
- Flux induits par les projets augmentant la fréquentation du centre-bourg
- Surface en eau



OAP « SECTORIELLE »



SYNTHESE ET DEBATS

- **Articuler les territoires urbains, périurbains et ruraux à l'échelle de l'aire urbaine dans des politiques publiques de mobilités cohérentes constitue un défi politique majeur de la décennie à venir**
- **Le territoire dispose d'une offre de solutions de mobilités significatives :**
 - qui doit être néanmoins être étendue pour toucher « les zones blanches »
 - et dont il faut améliorer la cohérence et l'attractivité
- **Le mandat écoulé, malgré d'importants bouleversements, a été marqué par de grands progrès sur :**
 - la connaissance des déplacements des habitants
 - la couverture du territoire par des autorités compétentes
 - des actions d'ampleurs engagées par les territoires

2

**DES PERSPECTIVES DE TRAVAIL POUR LE
FUTUR MANDAT**

*La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) ouvre
considérablement le jeu*

Loi d'Orientation des Mobilités

VOLET GOUVERNANCE

- L'obligation pour les EPCI non compétents de se prononcer avant le 31 janvier 2020 sur une éventuelle prise de compétence
- Facilitation de la création de SMTC via l'instauration de la possibilité de moduler le Versement Mobilité
- La Région doit définir des bassins de mobilité et élaborer à cette échelle des contrats opérationnels de mobilité

VOLET « BOITE A OUTILS »

- Forfait mobilité durable
- Plan vélo national
- Stratégie nationale covoiturage
- Déploiement facilité des bornes de recharge électriques
- ...

2

D'autres territoires nous fournissent des enseignements riches de sens

LA COMMUNAUTE URBAINE DU GRAND REIMS, L'INTEGRATION D'UNE AIRE URBAINE

UNE COMMUNAUTE URBAINE XXL

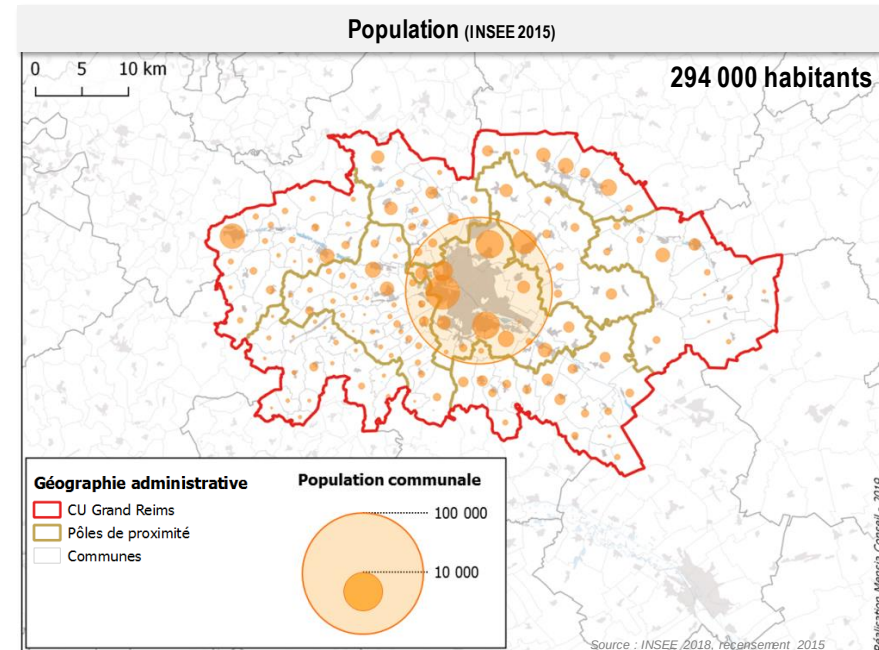
- ▶ En 2017, fusion de l'ex Reims Métropole avec 8 CC constitutive de l'aire urbaine et du SM de SCOT
- ▶ Extension qui entraîne de facto l'extension de l'AOM et du VT
- ▶ Un territoire cohérent (96%) de déplacements internes et des territoires ruraux, règne du tout voiture (96%)

ELABORATION D'UNE STRATEGIE MOBILITE POUR LES TERRITOIRES RURAUX

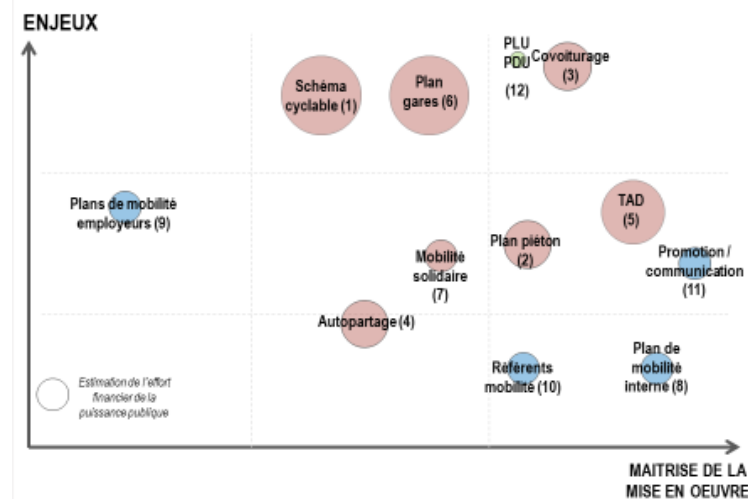
- ▶ Une concertation d'un an et l'élaboration d'une stratégie reposant sur 4 objectifs et 12 actions concrètes
- ▶ Le lancement de la révision du PDU à l'échelle de la Communauté urbaine

ENSEIGNEMENTS

- ▶ L'intégration permet l'appréhension de problématiques jusqu'ici jamais abordées
- ▶ L'intégration ne résout pas les difficultés d'organisation de la mobilité en milieu peu dense qui oblige l'AOM à changer de posture par rapport à la gestion du réseau urbain



LA PRIORISATION DES ACTIONS



LE GENEVOIS FRANCAIS 2016-2020, UN POLE METROPOLITAIN POSITIONNE EN SUBSIDIARITE

UN TERRITOIRE QUI CONNAIT UNE DYNAMIQUE EXCEPTIONNELLE

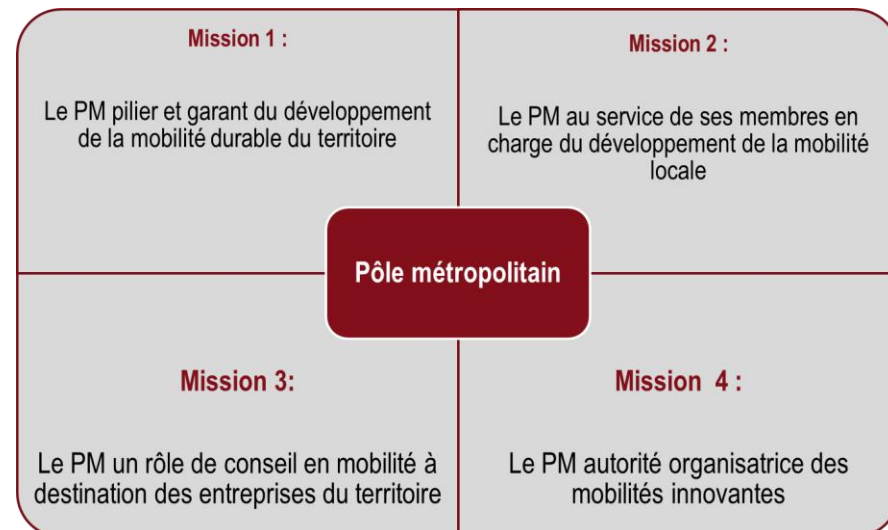
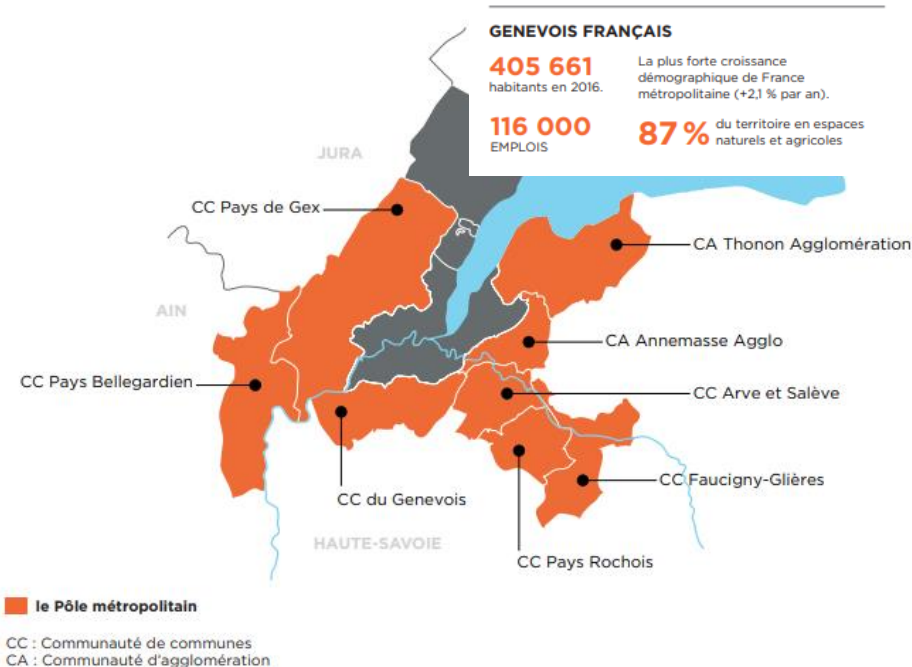
- ▶ Une croissance démographique unique qui met le territoire sous tensions
- ▶ Un retard de l'action publique en matière de mobilité
- ▶ Le souhait de se doter d'une capacité d'action collective

ELABORATION D'UNE STRATEGIE ET D'UNE REPARTITION DES ROLES

- ▶ Elaboration d'un Schéma métropolitain des mobilités qui fixe des objectifs ambitieux en matière de report modal
- ▶ Les AOM / en charge du transport collectif
- ▶ Le PMGF / en charge de 4 missions dont 2 opérationnelles

ENSEIGNEMENTS

- ▶ Une répartition des rôles claires et logiques
- ▶ Le PMGF un outil pour « faire ensemble ce que l'on ne peut faire seul »
- ▶ Le PMGF un outil pour « expérimenter » : porter des actions innovantes par leur champ ou leur périmètre
- ▶ Une perspective de convergence des AOM locales pour cheminer vers une AOM unique



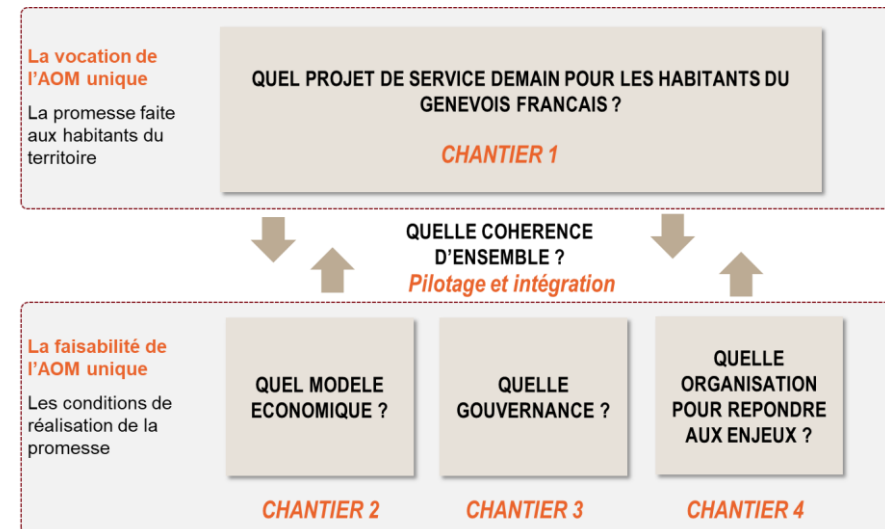
UN CONTEXTE QUI AMENE LES ELUS A VOULOIR ACCELERER :

- ▶ Une conscience que l'action de chacun n'est pas à la hauteur des enjeux démographiques et climatiques
- ▶ Une nécessité de simplifier et clarifier l'organisation des mobilités pour les usagers
- ▶ La LOM permet de moduler le VM
- ▶ Une nouvelle ambition pour les années à venir

LANCEMENT D'UNE DEMARCHE DE STRUCTURATION D'UNE AOM UNIQUE :

- ▶ Chantier de structuration d'un an piloté par les DGS des EPCI du territoire et animé par le PMGF
- ▶ Lancement de 4 chantiers constitutifs d'une AOM unique
- ▶ Cheminement vers l'adoption d'un Pacte mobilité par les élus à la fin de l'année 2020 qui lancera officiellement la préfiguration de l'AOM unique

ENJEUX DE LA DEMARCHE



LA REGION PAYS DE LA LOIRE A VOULU TIRER LES CONSEQUENCES DE LA LOI NOTRE ET ANTICIPER LA LOM

- ▶ Élaboration d'un Schéma régional des transports permettant l'articulation des transports ferrés, routiers et des nouvelles mobilités
- ▶ Elaboration de bassins de mobilité

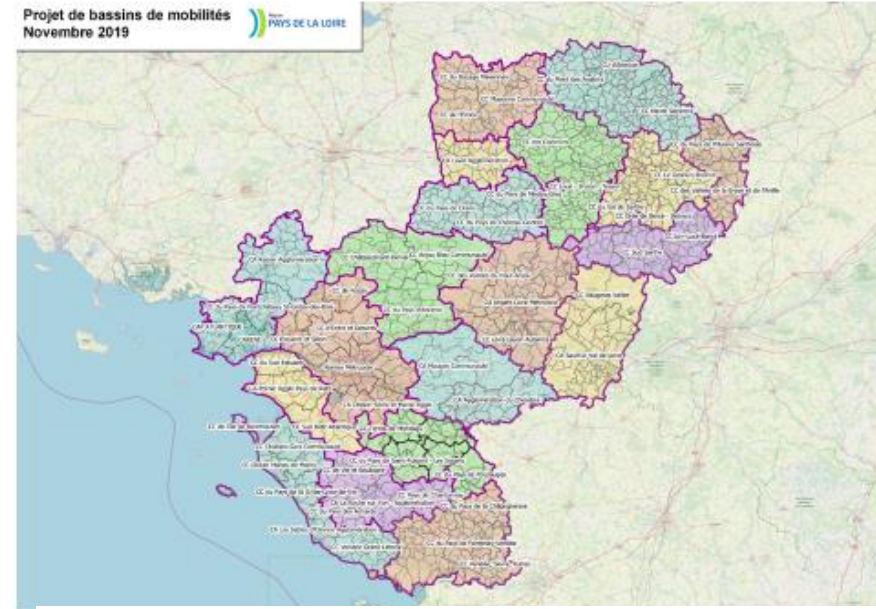
PREFIGURATION DE SON ROLE DE CHEF DE FILE DE L'INTERMODALITE

- ▶ Tenu d'« ateliers régionaux de la mobilité » dans chaque département pour proposer un découpage des bassins de mobilité et engager le dialogue avec les EPCI
- ▶ Proposition de contenus pour les Contrats Opérationnels de Mobilité

ENSEIGNEMENTS

- ▶ Le COM et le bassin de mobilité ne sont pas défini par la loi
- ▶ Le COM un outil pertinent pour faire converger les politiques publiques de mobilités et les investissements
- ▶ La définition et l'ambition dévolue à ces dispositifs sont dans la main de la Région

Projet de bassins de mobilités
Novembre 2019



Le contenu envisagé des Contrats opérationnels de mobilité. Nos propositions :

1. Définition de l'offre de mobilité financée par la Région (fer, le car et l'offre socle en TAD) : état actuel et évolutions envisagées, transmission des données notamment de fréquentation
2. Définition de l'offre pour les mobilités cofinancées Région – EPCI – Département – Syndicat Mixte : covoiturage, TAD supplémentaire, autopartage, vélo, mobilité solidaire, etc.
3. Volet **infrastructure** : définition des projets et des financeurs (ex. : PEM, pistes cyclables, accessibilité, etc.)
4. Volet **distribution et service aux voyageurs** : possibilité de coopérer pour la mise en place de points physiques d'information et/ou de distribution
5. Volet **évaluation** suivi et partage des données, définition en commun des critères de reconduction ou d'arrêt de mobilité

2

Quelles perspectives de travail pour le prochain mandat ?

Démultiplier et accélérer les actions pour faire évoluer les comportements :

- ▶ Consolider et améliorer l'existant
- ▶ Identifier ce qui marche et ce qui fait que ça marche (*les facteurs clés de succès*)
- ▶ Diffuser, partager et amplifier les multiples initiatives existantes

Une accélération qui repose sur une nécessaire mutualisation :

- ▶ Chaque territoire dialogue aujourd'hui avec des opérateurs différents : une déperdition d'énergie et de capacité de négociation
- ▶ Des fonctions qu'il apparaît nécessaire de mutualiser : le conseil en mobilité
- ▶ Il sera difficile aux seules AOM de se saisir pleinement des « outils » de la LOM
- ▶ Des territoires qui ne disposent pas d'une ingénierie suffisante pour engager des actions ambitieuses

Les enjeux à court et moyen terme :

- ▶ 3 EPCI qui vont devoir se prononcer sur une éventuelle prise de compétence en 2020 – *semi-journée d'échanges organisée par la Multipôle le 13 février 2020*
- ▶ La poursuite des travaux sur le modèle rural de mobilité durable
- ▶ Un enjeu opérationnel majeur sur le devenir de la ligne 14 Nancy-Merrey
- ▶ La préparation de la / des position(s) du territoire dans la perspective de la contractualisation de la Région
- ▶ La préparation de la / des positions(s) du territoire dans la perspective du Grenelle des Mobilités (ex-Lorraine)
- ▶ Le devenir du SMTSN en cas de retrait de la Région

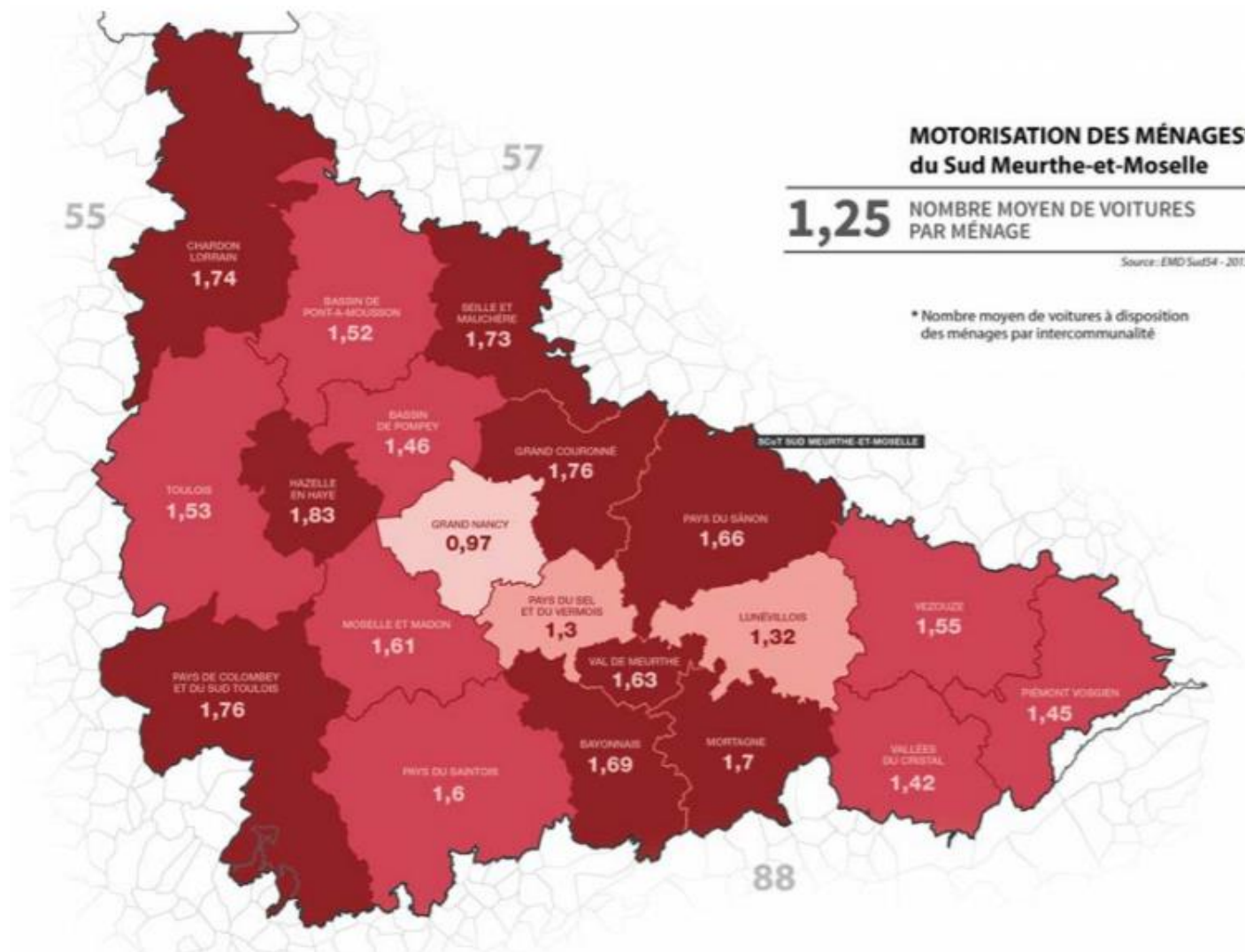
Un rôle pour partie fonction des évolutions institutionnelles

- ▶ En cas d'intégration du Pôle urbain et d'évolution du SMTSN en SMTC, un rôle de coordination opérationnelle sur l'ensemble du champ de la compétence SRU
- ▶ En cas de statu quo, un rôle d'assistance aux membres pour la mise en commun et la mutualisation d'un certain nombre d'actions

Une poursuite nécessaire du travail d'articulation urbanisme-transport dans le cadre de la révision du SCoT et dans un contexte de contention à venir de l'urbanisation (*circulaire zéro artificialisation nette*)

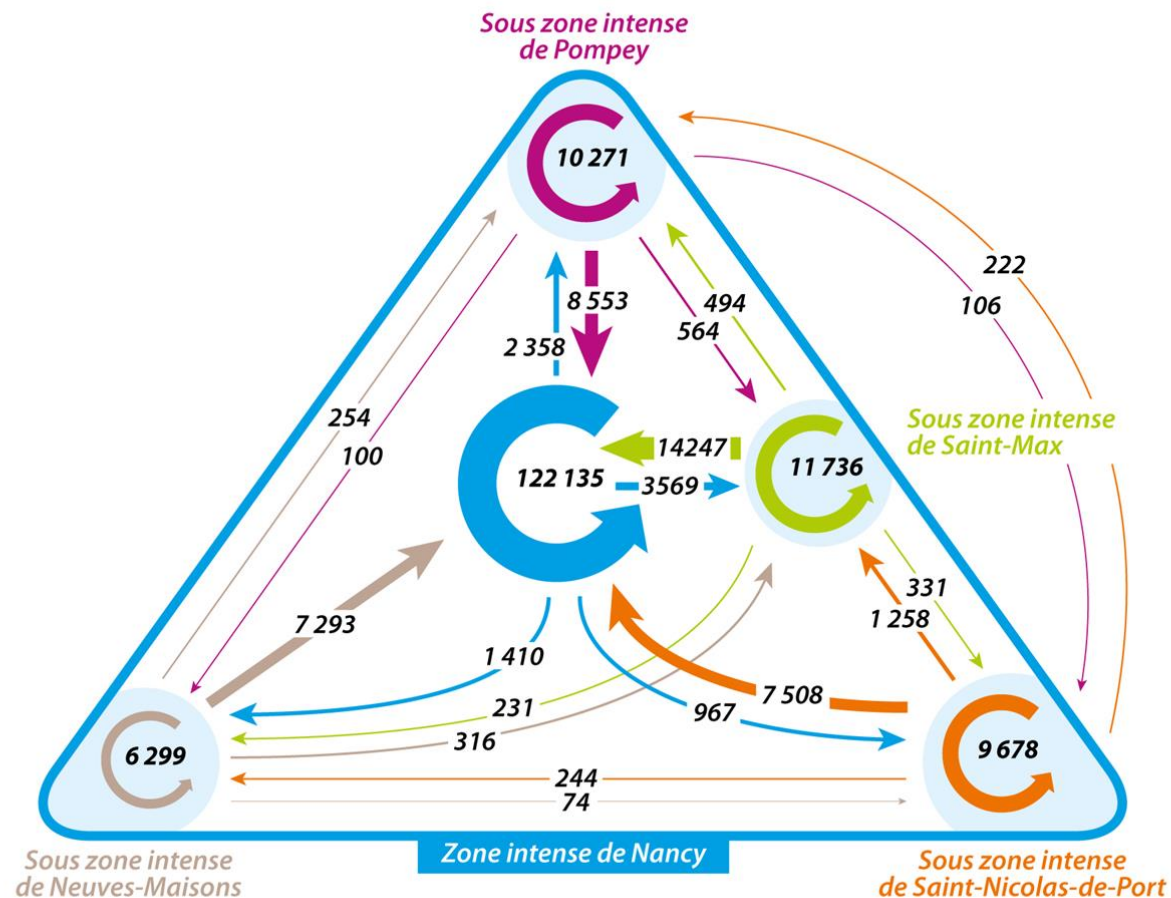


ANNEXES



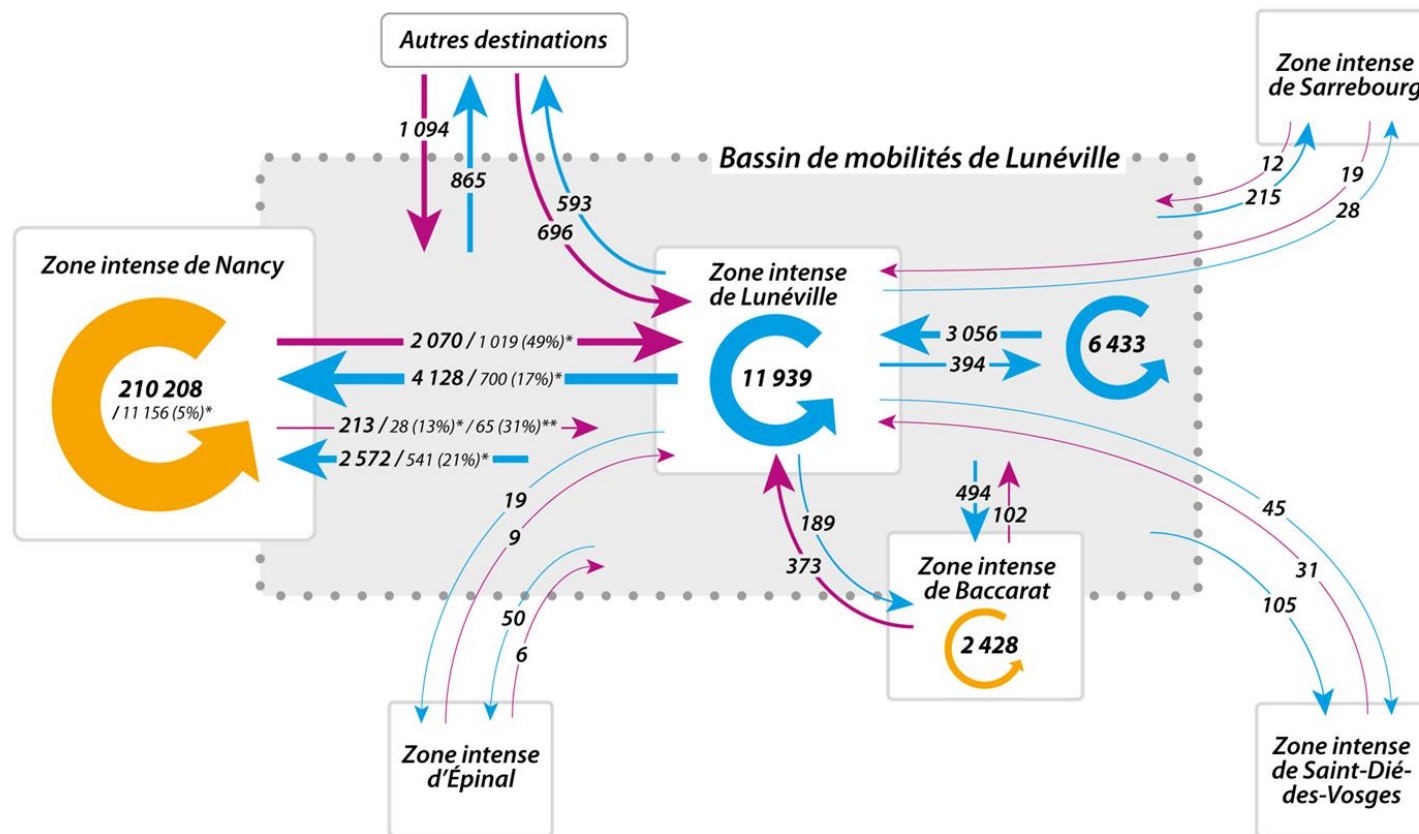
LE POLE URBAIN, UN ESPACE MARQUE PAR UNE GRANDE INTENSITE DE FLUX

Zone intense de Nancy | Flux journaliers internes (déplacements domicile-travail / domicile-études)



LES BASSINS DE MOBILITES LOCAUX, L'ARTICULATION DE POLARITES LOCALES ET D'ESPACES INTERMEDIAIRES : LUNEVILLE

Bassin de mobilités de Lunéville | Flux journaliers (déplacements domicile-travail / domicile-études)



* / 11 156 (5 %) : nombre et part des flux à l'origine ou à destination de la sous zone intense de Saint-Nicolas-de-Port **/ 65 (31 %) : nombre et part des flux à l'origine ou à destination de la sous zone intense de Neuves-Maisons

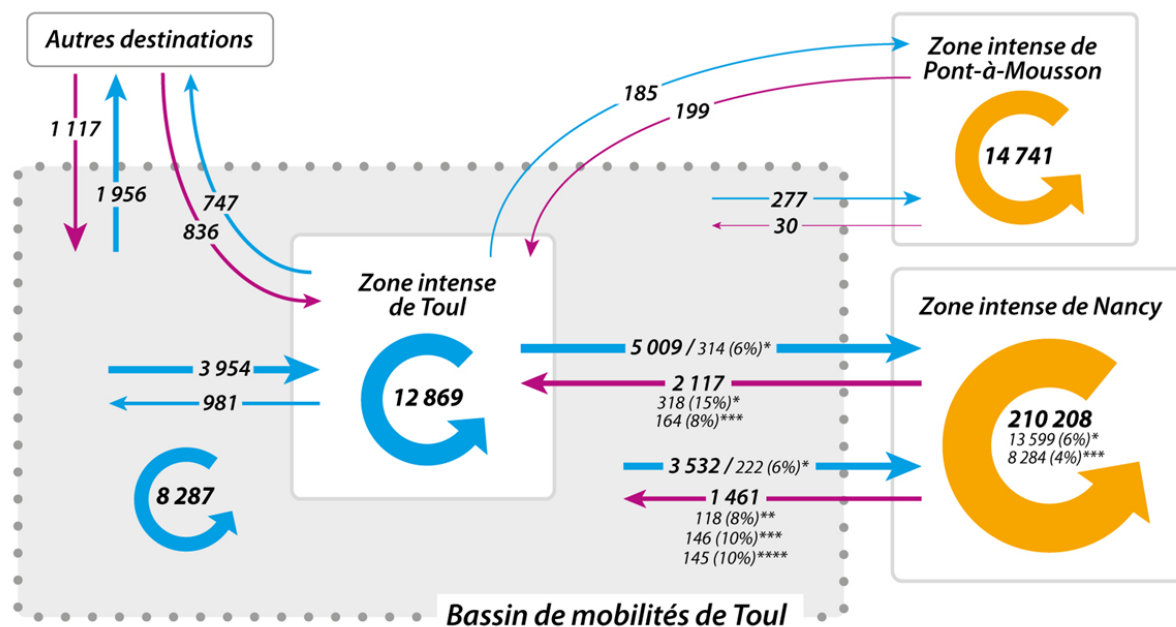
→ Flux des habitants du bassin de mobilités de Lunéville

→ Flux des personnes entrant dans le bassin de mobilités de Lunéville

→ Flux internes aux zones intenses (hors zone intense de Lunéville)

LES BASSINS DE MOBILITES LOCAUX, L'ARTICULATION DE POLARITES LOCALES ET D'ESPACES INTERMEDIAIRES : TOUL

Bassin de mobilités de Toul | Flux journaliers (déplacements domicile-travail / domicile-études)

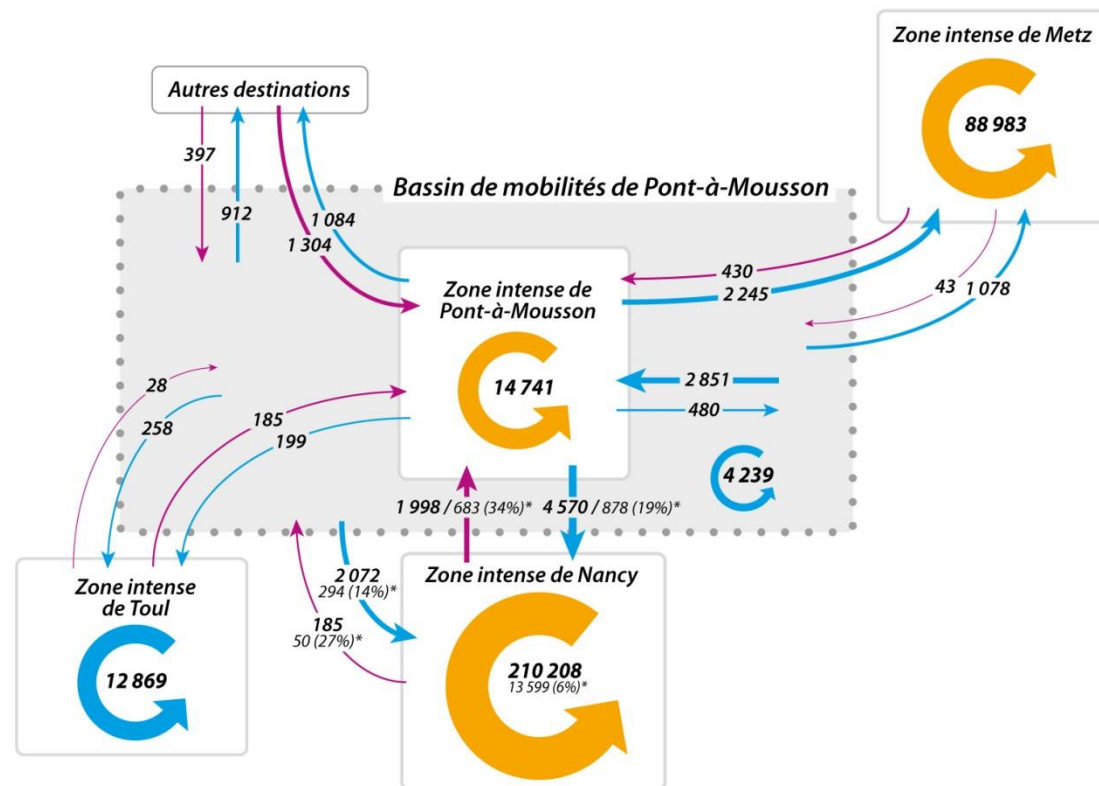


* nombre et part des flux à l'origine ou à destination de la sous zone intense de Pompey/Frouard - ** nombre et part des flux à l'origine ou à destination de la sous zone intense de Saint-Nicolas-de-Port
*** nombre et part des flux à l'origine ou à destination de la sous zone intense de Neuves-Maisons - **** nombre et part des flux à l'origine ou à destination de la sous zone intense de Saint-Max

→ Flux des habitants du bassin de mobilités de Toul
→ Flux des personnes entrant dans le bassin de mobilités de Toul
→ Flux internes aux zones intenses (hors zone intense de Toul)

LES BASSINS DE MOBILITES LOCAUX, L'ARTICULATION DE POLARITES LOCALES ET D'ESPACES INTERMEDIAIRES : PONT-A-MOUSSON

Bassin de mobilités c PAM Flux journaliers (déplacements domicile-travail / domicile-études)



* nombre et part des flux à l'origine ou à destination de la sous zone intense de Pompey/Frouard

→ Flux des habitants du bassin de mobilités de Pont-à-Mousson

→ Flux des personnes entrant dans le bassin de mobilités de Pont-à-Mousson

→ Flux internes aux zones intenses (hors zone intense de Pont-à-Mousson)

04 2016 | aduan

SYNTHESE DE L'OFFRE TC SUR LE TERRITOIRE

Population par niveau d'accessibilité	
Niveau 1	311 239
Niveau 2	71 686
Niveau 3	31 526
Niveau 4	52 254
Niveau 5	22 140
Niveau 6	23 905
TOTAL	512 750

