

# Actualités sur la mobilité intelligente en France

*Roger Lambert - MTI*

## Contexte

La journée mondiale sans voiture, le 'car free day' a eu lieu le 22 septembre. Les villes chinoises ont été très nombreuses à participer à cet évènement. Cette date coïncide aussi avec la semaine européenne de la mobilité. A cette occasion des villes européennes ont organisé des démonstrations pour le grand public sur des innovations de mobilité.

Un document a été constitué sous forme de fiches traitant de thèmes, de bonnes pratiques sur des territoires français, de politiques de mobilité. Ces fiches ont été rédigées en français et elles vont être traduites en chinois puisque la China Academy of Urban Planning and Design (CAUPD) et probablement d'autres experts chinois sont intéressés par ces informations.

## Thème et politique de mobilité

Les sujets abordés sont :

- La planification des transports et de la mobilité
- La gestion du trafic, la congestion, la pollution
- Les pôles d'échanges et les parcs relais
- La voiture partagée (autopartage, covoiturage)
- Le vélo et la marche à pied (modes doux)
- Le stationnement
- L'Information des voyageurs

Les territoires analysés au sein des fiches concernant les innovations de mobilité sont les suivants : Paris et la Région île de France, Marseille et Euroméditerranée, le Grand Lyon, Lille Métropole, Nice Côte d'Azur, Toulouse Métropole, l'Agglomération de Bordeaux, l'Agglomération de Strasbourg, Nantes Métropole, Rennes et la Région Bretagne, Grenoble Métropole.

On retrouve les villes et agglomérations en pointe sur les questions de mobilité.

## Thème 1: la planification des transports et de la mobilité

### *contexte*

La fiche rappelle le contexte du Grenelle de l'Environnement de 2007 où des décisions ont été prises pour réduire les gaz à effet de serre de 20% à l'horizon 2020. Ces décisions préconisées par l'Union Européenne touchent tous les secteurs économiques. Pour le transport les lignes d'action sont les suivantes :

- le report modal

- le développement des transports collectifs urbains et régionaux, la création de nouvelles lignes de métro et de transport à haut niveau de service (bus et tramway)
- l'amélioration de l'intermodalité dans le transport de voyageurs à la périphérie de villes avec des parcs relais et une tarification multimodale
- le développement du covoiturage et de l'autopartage
- la promotion des véhicules propres et économes en énergie

#### *Les instruments de planification*

La fiche détaille les instruments de planification en vigueur en France.

Le plus connu est le PDU (plan de déplacement urbain). C'est une procédure qui s'impose à toutes les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Ces dernières doivent mettre au point un projet global d'organisation des transports, de la circulation et du stationnement avec l'objectif de ré-équilibrer la part de l'automobile au profit des TC et des modes doux (vélo, marche). Le PDU concerne aussi les livraisons de marchandises en ville. C'est un plan qui est fait pour 10 ans avec une obligation de révision à 5 ans ce qui oblige les collectivités à posséder une expertise permanente sur l'évolution de la mobilité.

Les plans de déplacement des entreprises (PDE) ne sont pas obligatoires et sont destinés à organiser le report modal des déplacements des salariés, des fournisseurs, des clients des entreprises et des administrations, du véhicule particulier vers le covoiturage, l'autopartage, le vélo ou les TC. Le télétravail est également une piste qui se développe. Il permet à certaines personnes d'éviter de se rendre sur leur lieu de travail et donc de limiter la mobilité. 1500 PDE ont été mis en place. En moyenne 8% des salariés intégrés dans un PDE modifient leur façon de se déplacer soit un gain de 100 à 150 kg de CO2 par salarié et par an.

Les plans de déplacement des établissements scolaires (PDES) sont établis à l'initiative des collectivités locales. Ils organisent finement le déplacement des scolaires.

## **Thème 2: Gestion du trafic et de la congestion, lutte contre la pollution et amélioration de la qualité de l'air**

### *Gestion du trafic et de la congestion*

La gestion du trafic et de la congestion est fondée sur la collecte des données de trafics en temps réel issues de capteurs ( boucles de détection, caméras...). Les gestionnaires de la voirie peuvent ainsi mettre en place des mesures spécifiques : régulation dynamique de la vitesse, affectation variable des voies, contrôle d'accès, interventions et secours lors d'accidents... L'information aux utilisateurs est diffusée par des panneaux à messages variables (PMV) et également par des radios dédiées. De nombreux territoires possèdent leur propre centre de gestion du trafic (SIRIUS en région parisienne qui gère 600 km de voies rapides, 5200 capteurs ; ALLEGRO en région lilloise ; GERTRUDE à Bordeaux pour la circulation urbaine).

Les plateformes multimodales ne sont pas très répandues. Elles sont construites à l'initiative de plusieurs gestionnaires de réseaux. C'est un système interopérable entre les différents modes

permettant une supervision globale et facilitant les interventions sur le terrain. A Toulouse, CAMPUS TRAFIC réunit ainsi les gestionnaires d'autoroutes, de trafic urbain, d'autobus, de taxis.

#### *La lutte contre la pollution et le plan d'amélioration de la qualité de l'air*

Le Ministère de l'Ecologie et des Transports a lancé une réflexion pour améliorer la qualité de l'air. En 2013 un plan d'urgence de la qualité de l'air est sorti, fixant des priorités suivantes :

- Un encouragement fort sur le covoiturage et une accélération du développement du véhicule électrique en ville pour abaisser la pollution résultant notamment des livraisons en ville.
- Une réflexion proposée aux collectivités sur la possibilité d'imposer des restrictions d'accès en ville aux véhicules polluants
- La promotion par la fiscalité des véhicules propres

### **Thème 3: Pôles d'échanges et parcs relais**

#### *Le pôle d'échanges*

Une gare est un pôle d'échanges structurant pour la ville. Elle doit être aménagée pour accueillir tous les modes de transport, notamment les nouveaux modes comme le vélo, le covoiturage, l'autopartage et favoriser la pratique de l'intermodalité. C'est de plus en plus un lieu qui est urbain. Les voyageurs transitant dans ces lieux souhaitent bénéficier de services (commerces, restauration). La gare doit être un lieu accessible pour les personnes à mobilité réduite (PMR).

#### *Les parcs relais*

Le parc relais est une forme particulière de pôle d'échanges. Il améliore l'intermodalité entre la voiture particulière et les transports collectifs. Il incite les automobilistes à éviter de pénétrer dans les centres ville en voiture et à prendre les transports collectifs.

### **Thème 4: La voiture partagée. Autopartage et covoiturage**

Le covoiturage s'est fortement développé en France (200 sites web, 3 millions d'utilisateurs). Autopartage et covoiturage contribuent à la réduction du nombre de véhicules en circulation, à la diminution des émissions de gaz à effet de serre et à un meilleur usage de l'espace public. Un covoitureur économiserait ainsi 1 tonne de CO2 par an. 50 villes en France ont organisé un service d'autopartage. Le service Autolib à Paris a la particularité d'utiliser des véhicules électriques. (1100 stations, 3000 véhicules, 50 000 abonnés). A terme Autolib vise à remplacer 20 000 véhicules de particuliers.

### **Thème 5: Le vélo et la marche a pied**

La pratique du vélo est en plein développement en France. On vend plus de vélos que de voitures. Le vélo en libre-service (VLS) s'est développé dans les villes depuis maintenant plus de 10 ans. Ce sont de grands opérateurs qui délivrent ce service (JC Decaux, Kéolis, Transdev, Clear Channel, Vinci Park).

Certaines agglomérations ont mis en place des systèmes de location de longue durée et certaines agglomérations contribuent à payer le vélo que le particulier souhaite acheter. La marche à pied s'affirme et se développe en ville. L'ambition affichée est de rendre la ville aux piétons. Les zones 30 ont été instaurées par le code de la route en 1990 puis les zones de rencontre en 2008 où le piéton a priorité sur l'automobile dont la vitesse est réduite à 20km/h

L'enjeu est bien de créer des lieux pour les piétons et beaucoup de villes ont signé des chartes pour le piéton.

## **Thème 6 : Le stationnement**

Le stationnement représente 95% du temps d'utilisation d'une automobile. Il exerce une énorme pression sur les espaces publics. Les politiques locales de stationnement influent sur les politiques de déplacement : si on doit se rendre dans un quartier où on sait qu'il n'est pas possible de stationner, alors on n'ira pas en voiture.

L'évolution de la mobilité urbaine entraîne de nouvelles demandes de stationnement (véhicules partagés –autopartage et covoiturage – vélos...).

La mutualisation du stationnement est un objectif fort. Toutes les places de stationnement d'un quartier sont mutualisées : si on quitte sa place de parking le matin (parking en silots aériens ou souterrains), cette place peut être remise en location pour la journée. L'objectif est de rentabiliser au maximum l'espace de stationnement .

Le « stationnement intelligent » apparaît : guidage vers la place à utiliser dans les parkings en ouvrages, systèmes de réservation à distance, utilisation de capteurs dans la chaussée ou d'analyses vidéo pour transmettre l'information de place libre ou de place occupée. Le stationnement intelligent est développé notamment à Nice.

## **Thème 7: L'information au voyageur**

Un service d'information voyageur est dit « multimodal » lorsqu'il est en mesure de renseigner le voyageur sur l'ensemble ou plusieurs des modes existants et lui permettre de faire le choix le mieux adapté à sa situation.

La plupart des régions françaises ont mis en place des services d'information multimodale. Ces services d'information fournissent de l'information sur les modes disponibles, en particulier sur l'autopartage, le covoiturage.

Des éléments techniques sont indispensables au bon fonctionnement de ces systèmes :

- Les données doivent être accessibles pour être réutilisées. Le mouvement opendata va dans ce sens. Des dépenses de collecte, de mise en qualité, de préservation de cette qualité dans le temps des données sont toutefois nécessaires
- Les systèmes doivent être interopérables entre eux : cela requière un travail de fond sur la normalisation et le format des données à partager et à échanger

- L'utilisation des nouveaux médias et du « crowdsourcing » doivent être encouragés. Il y a en effet des données terrain à remonter et à traiter.

## **Fiches par territoire**

11 territoires ont été recensés. Une synthèse a été effectuée pour traiter des thèmes particuliers.

### *Les TC*

On remarque que des projets de BHNS sont menés à Marseille, Lyon, Strasbourg. Il y a du tramway sur tous les territoires recensés. Des réseaux trams sont importants (plus de 50km) pour Strasbourg, Bordeaux et Paris.

### *Les modes doux*

Tous les territoires recensés ont déployé du VLS. Les sites comportent des pistes cyclables dont le kilométrage est important.

Beaucoup de villes ont réalisé des plans pour favoriser la marche à pied (cas de Lille avec le code de la rue, Toulouse avec un projet urbain centre , Strasbourg avec un plan piéton). Des panneaux directionnels indiquent le temps de parcours pour se rendre dans d'autres quartiers.

### *La voiture partagée*

50 villes en France possèdent un système d'autopartage. Les 11 sites recensés sont couverts par le covoiturage et l'autopartage.

### *Le stationnement*

Les parcs relais sont généralement situés sur les réseaux express régionaux. Toutes ces villes en ont mis en place.

Nice procède à une expérimentation où, à l'aide capteurs et de caméras, les places libres en voirie ou dans les parkings en ouvrage sont répertoriées. L'information est disponible sur un smartphone. L'automobiliste est ainsi guidé jusqu'à la place libre. L'expérimentation prendra fin à la fin de l'année 2013.