

Rencontre(s)

4 juillet 2013

Les lieux de l'intermodalité : de la mobilité quotidienne
aux déplacements spécifiques à toutes les échelles

#9



agence d'urbanisme de rouen
et des boucles de seine
et eure

Les participants

Pierre Bourguignon, Président de l'agence d'urbanisme de Rouen et des boucles de Seine et Eure,
Maire de Sotteville-lès-Rouen, Vice-Président de la CREA

Bruno Canivet, Adjoint au Maire de Louviers, Vice-Président de la CASE

Mamadou Diallo, Conseiller municipal de Rouen, Conseiller communautaire la CREA

Gérard Ducable, Maire d'Isneauville, Conseiller communautaire la CREA

Jean-Pierre Girod, Président du Parc Naturel Régional des Boucles de la Seine Normande

Marie Guguin, Adjointe au Maire de Bois-Guillaume-Bihorel,
Conseillère communautaire de la CREA

Brigitte Langlois, Maire de Catenay, Présidente du Syndicat Mixte du Pays entre Seine et Bray

Alain Nave, Conseiller communautaire, Communauté de communes du Plateau de Martainville

Nelly Tocqueville, Maire de Saint-Pierre-de-Manneville,
Vice-Présidente la CREA

Anne-Claire Bideault, Région Haute-Normandie

Sylvain Comte, DREAL Haute-Normandie

Clément Contant, la CREA

Lauriane Dumontier, CASE

Henri-Joël Gboho, DDTM de Seine-Maritime

Michel Gilbert, SMTC - la Métro

Catherine Goniot, la CREA

Geneviève Larmaraud, AURBSE

Laurence Larmaraud, Région Haute-Normandie

Cyrille Mansour, Pays du Roumois

Dominique Mathieu-Huber, AURBSE

Laurent Moreno, AURBSE

François Souday, CCI de Rouen

Bruno Tisserand, la CREA

Bienvenue à toutes et à tous pour cette 9^e Rencontre(s) dont le thème est « les lieux de l'intermodalité ».

Ces réunions sont pour nous un temps important dans la vie de l'agence car elles lui permettent de jouer pleinement son rôle, à la fois par la restitution d'études, mais aussi par notre apport collectif et participatif au débat. Ces échanges nous font progresser et viennent enrichir notre culture commune sur le fait urbain. Car c'est bien du fait urbain, de la dimension sociale d'un bassin de vie de 650 000 habitants dont il s'agit. Aujourd'hui, nous allons parler de mobilité après avoir, en mars, parlé de logement. En septembre, pour notre 10^e Rencontre(s), nous parlerons d'économie et de métropolisation. Et tout ceci répond bien à l'objectif d'alimenter la nécessaire réflexion sur le développement et le devenir de notre bassin de vie.

Débattre de mobilité, ce n'est pas parler de techniques de transport. Pour cela, les outils existent : les technologies, le matériel roulant, la tarification, qui sont à la fois disponibles et évolutifs.

On évoquera sûrement ce matin des pistes d'action sur ces sujets, mais on devra le faire – et c'est déjà un réflexe pour ceux qui suivent nos travaux depuis le début – avec l'objectif de nourrir une réflexion stratégique préalable à l'action publique.

Ce matin nous allons aborder les lieux de l'intermodalité à partir de deux présentations. Nous allons d'abord nous appuyer sur les travaux de l'agence dans le champ de la mobilité durable, puisque fin 2012, elle a engagé, en partenariat avec la Région Haute-Normandie une enquête auprès des usagers des trains, utilisateurs des gares régionales et périurbaines. Et ce travail qui va être présenté est naturellement complémentaire des présentations précédentes qui avaient porté sur le comportement des ménages habitant le périurbain ou l'exploitation des banques de données sur les migrations domicile/travail.

Dans un deuxième temps, nous demanderons à Michel Gilbert, qui est chargé de mission au syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération grenobloise, présidé par Michel Issindou, de présenter les projets qu'il conduit actuellement, à la fois pour développer le réseau maillé par des lignes de transport collectif, mais aussi pour innover sur l'usage du vélo et de la marche à pied. Le retour d'expérience de Michel Gilbert sera pour nous d'autant plus intéressant que Grenoble et Rouen sont dans des dimensions comparables. L'aire urbaine de Grenoble compte 665 000 habitants comme notre bassin de vie et la communauté d'agglomération de Grenoble, « la Métro », réunit 405 000 habitants à comparer aux 490 000 habitants de la CREA.

Je passe sans plus tarder la parole à Laurent Moreno, notre Directeur Général, et à Dominique Mathieu-Huber, chef de projets mobilité durable, pour la présentation des travaux de l'agence.

Laurent Moreno

En avant-propos je vais préciser les objectifs de ce travail d'enquête mené auprès des usagers des gares et des trains régionaux et périurbains, et vous donner quelques éléments de méthode avant de laisser Dominique Mathieu-Huber vous restituer les résultats.

Les objectifs de l'enquête étaient d'interroger les pratiques de déplacements multimodales qui intègrent le train et de replacer l'utilisation du train dans la chaîne globale des déplacements, c'est-à-dire de regarder par quels modes les usagers du train allaient à la gare de départ et ensuite par quels modes ils rejoignaient leur destination pour leur emploi, leurs loisirs ou leur lieu d'études depuis la gare d'arrivée. Il y avait aussi l'objectif d'étudier les gares comme des lieux de l'intermodalité car les gares sont des points fixes d'entrée dans un réseau, et donc, de ce fait, d'entrée dans une mobilité. Concernant la méthode retenue pour l'enquête, 7 gares ont été sélectionnées selon les critères suivants : il fallait que l'on puisse couvrir l'ensemble des branches de l'étoile ferroviaire rouennaise, qui est une étoile assez complète, et il fallait que ces gares représentent un volume suffisant de montées. On a sélectionné des gares qui enregistraient plus de 1000 montées hebdomadaires ou éventuellement, si elles étaient un peu en dessous du seuil, qui étaient en forte croissance.

Nous avons également retenu des gares dont les caractéristiques répondaient à une grande diversité de situations. On a à la fois des gares insérées dans le tissu urbain en secteur dense comme la gare de Maromme, des gares bien intégrées au centre-ville en secteur périurbain comme par exemple la gare de Clères, des gares éloignées du centre-ville en secteur périurbain comme la gare de Montérolier-Buchy, des gares plus ou moins bien équipées en parking, desservies ou non par les transports collectifs urbains, plus ou moins éloignées du centre-ville de Rouen.

Le centre-ville de Rouen est la destination de 94 % des personnes qui ont été interrogées : elles font de la gare de Rouen leur gare de destination ou leur gare de correspondance. Mais pour notre enquête, la gare de Rouen n'a pas été sélectionnée comme gare de départ.

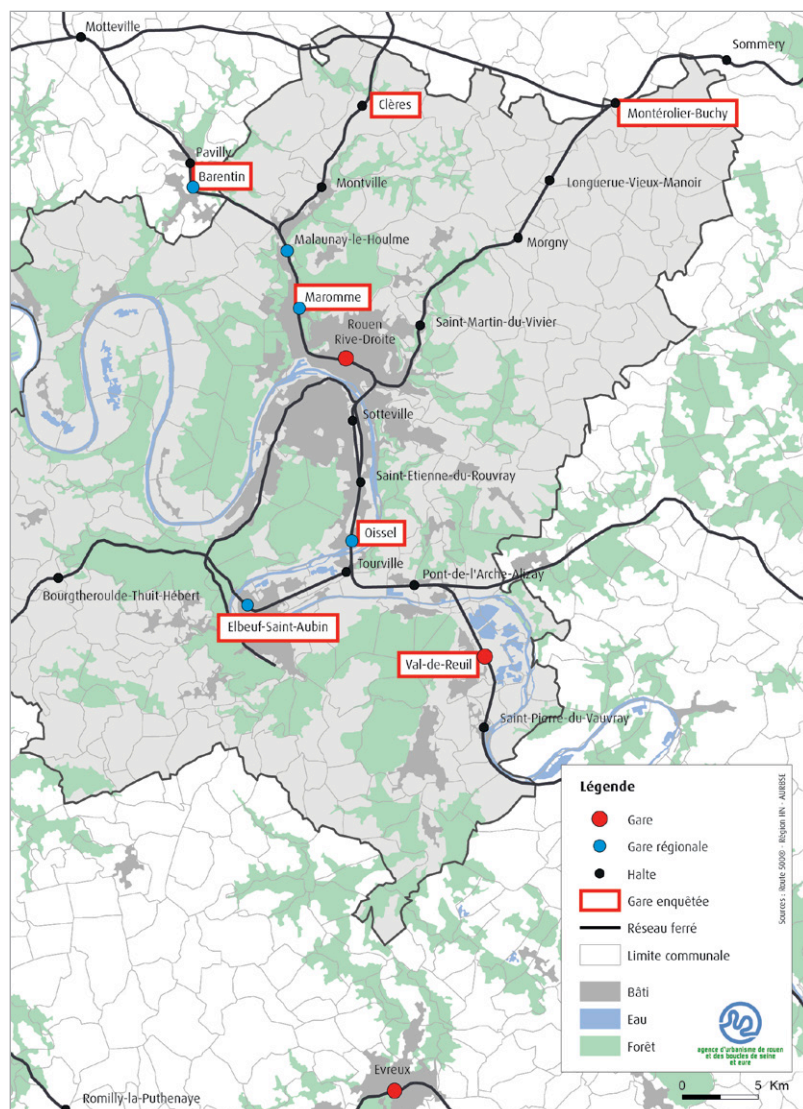
S'agissant des trains, 36 au total ont été enquêtés. Tous ces trains portaient des gares sélectionnées entre 5 h 51 et 8 h 36 un jour de semaine dit moyen, c'est-à-dire hors le mercredi et évidemment les samedi et dimanche. Et tous ces trains devaient permettre d'être à Rouen-Rive Droite avant 9 h, même si cette gare n'était pas leur terminus.

L'enquête s'est déroulée les 10, 11, 13 et 14 décembre 2012 dans le cadre d'une opération mutualisée avec la Région Haute-Normandie qui, dans le même temps, opérait des comptages sur les TER. Donc, dans ce dispositif monté par la Région, avec l'accord de la SNCF, on a distribué les questionnaires d'une page recto verso aux voyageurs, qui les ont remplis pendant le trajet.

Au total, 614 questionnaires exploitables ont été rendus, ce qui représente un taux de sondage de 47 %, très important puisque pratiquement un voyageur sur deux a joué le jeu de remplir le questionnaire et de le remettre. C'est donc un taux très fiable qui nous donne une réelle assurance sur les exploitations de la base de données.

Je dois préciser avant de terminer, que le Conseil de la CREA du 25 mars 2013 a décidé de lancer des études de faisabilité en lien avec les différents partenaires, afin de préciser la stratégie en vue d'une prise d'intérêt communautaire concernant les abords des gares. Donc, il y a bien aujourd'hui sur la question ferroviaire, y compris en termes de connexion avec les transports urbains, une vraie réflexion.

Une enquête quantitative réalisée en gare



quotidien intermodalité enquête

Usages et usagers des trains des gares régionales et périurbaines

Dominique Mathieu-Huber

En préalable je me permets de revenir sur l'idée de l'intermodalité, de la multi modalité. Il faut avoir à l'esprit, pour bien comprendre la démarche, que potentiellement, l'individu est en lui-même multi mobile. Il est d'abord piéton, car tous ses déplacements commencent par un moment de marche, que ce soit pour atteindre un transport collectif, pour aller chercher son véhicule au garage ou simplement pour prendre l'ascenseur.

Il peut être aussi cycliste, usager des transports en commun, automobiliste, que ce soit comme passager ou comme conducteur.

Il a donc toutes les possibilités et, potentiellement, l'individu est multi mobile. Et du coup, la question que nous nous posons est de savoir comment favoriser cette multi mobilité. Il s'agit de ne pas se contenter d'un mode prédominant mais plutôt d'essayer d'élargir les possibilités qui sont parfois ignorées ou du moins, qui ne sont pas considérées comme un mode à part entière.

Nous avons d'un côté ce que les institutions offrent, c'est-à-dire une offre modale qui peut être variée et adaptée à des besoins et de l'autre, nous avons les déplacements des individus. Comment arriver à faire se rencontrer ces besoins de déplacement et cette offre ? Comment encourager la multi ou l'intermodalité ? Tout cela peut se réfléchir au travers des lieux de l'intermodalité qui facilitent la transition d'un mode à un autre. Donc, s'intéresser aux gares et aux usagers des gares, c'est bien prendre la gare comme un point d'entrée dans un réseau, mais qui peut aussi, avec la gare d'arrivée, être une ouverture vers un autre type de réseau de transport en commun.

Je propose une présentation en trois temps. Tout d'abord, les grands indicateurs ressortant de cette enquête, indi-

cateurs traditionnels que l'on retrouve dans des études de déplacement.

Nous nous intéresserons ensuite d'un point de vue plus spatial aux types de trajets, aux trajets les plus réguliers qui sont parcourus.

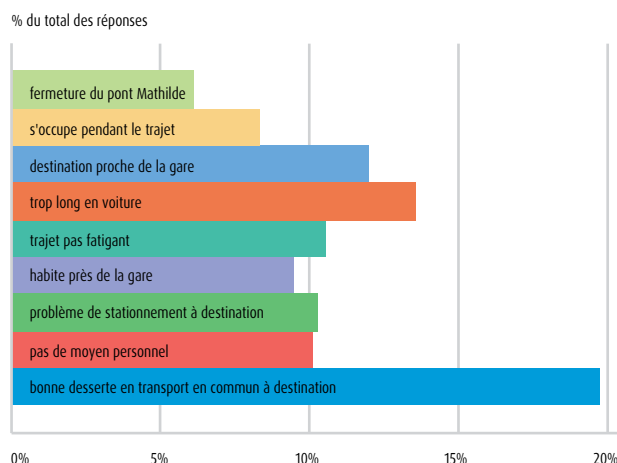
Enfin, nous regarderons l'aspect « intermodalité ». Comment cette intermodalité se pratique-t-elle ?

Les principaux résultats

Les gares enquêtées sont au nombre de 7, de différents types, comme cela a été rappelé. Dans notre sélection, nous avons inclus la gare de Barentin car elle est vraiment intéressée par des projets de transport, et directement en relation avec la gare de Rouen et l'agglomération.

Donc, quelles sont les motivations du déplacement ? Pour quelles raisons les individus prennent-ils le train ?

Les motivations du déplacement par le train



Source : AURBSE

Pour l'essentiel, la motivation est d'avoir une bonne desserte en transports en commun à destination. Pourquoi les usagers ont dit « prendre les transports en commun » ? C'est parce que là où ils veulent se rendre, la desserte en transports en commun est bonne. Cela veut dire que ce qui les motive, ce n'est pas particulièrement le fait d'être proche de la gare et donc d'avoir la facilité d'arriver à la gare et de prendre le train, mais bien davantage que là où l'on veut se rendre, c'est facile par les transports en commun.

Puisque cette enquête a été menée peu de temps après l'accident survenu sur le pont Mathilde de Rouen, nous avons introduit dans le questionnaire des réponses possibles en lien avec cet événement. Or, l'impact de la fermeture du pont qui a pu, tout au moins dans un premier temps, rendre les conditions de circulation automobile plus difficiles, n'est pas majeur. Ce n'est en fait, toutes gares confondues, que pour 6 % des enquêtés la réponse première avancée pour expliquer l'usage du train.

Pour affiner un peu ces motivations, nous avons proposé dans le questionnaire d'ordonner les réponses, de donner une première, deuxième et troisième réponse possibles. Ce n'est pas tant l'ordre qui nous intéresse, que la mise en relation des réponses le plus souvent signalées. Le premier couple de réponses cité, c'est le fait qu'il y ait une bonne desserte de transports en commun, et ensuite de ne pas avoir de moyen de transport personnel. Dans cette articulation, bonne desserte en transports en commun/pas de moyen de transport personnel, on voit peut-être se définir un profil de ce que l'on peut appeler des usagers captifs, mais ce n'est pas la seule combinaison majeure. Il y a aussi le fait d'avoir des problèmes de stationnement à destination. Il y a donc là un levier d'action pour la puissance publique : agir sur le stationnement.

À peu près à égalité de réponses, on note la bonne desserte en transports en commun, alliée au fait que le trajet est trop long en voiture. C'est un point important à relier au précédent.

Vient ensuite, et ensuite seulement, le fait d'être bien desservi à destination et d'habiter à proximité de la gare de départ.

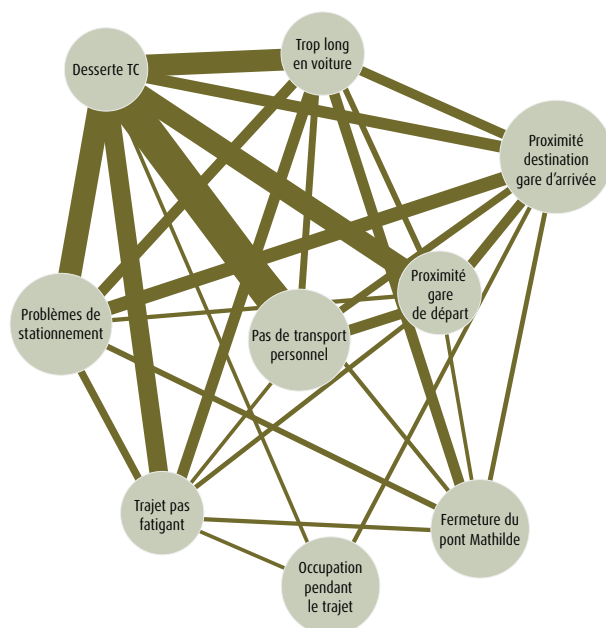
Ainsi ce que l'on peut voir, c'est que le geste de se diriger vers la gare n'est pas conditionné par le fait d'habiter à proximité mais c'est en articulation avec la bonne desserte en transports en commun à destination.

La dernière chose à noter, c'est le confort qui est mis en avant. Le trajet n'est pas fatigant, la desserte à destination est bonne : je prends le train.

Ces cinq couples qui nous permettent de mieux comprendre les motivations des individus couvrent plus d'un tiers des réponses.

Les combinaisons de motivations

Volume de paires de réponses



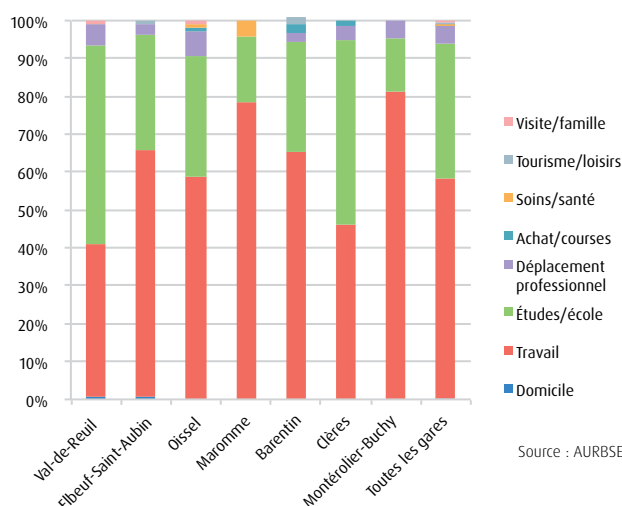
Maintenant, pour quels usages prend-on le train, quels sont les motifs du déplacement ?

Le choix des horaires des trains enquêtés a sûrement orienté les réponses, mais le motif travail est le motif premier, toutes gares confondues, de l'ordre de 58 % des réponses.

Le deuxième motif qui apparaît dans une forte proportion est le motif « études » et il est intéressant de détailler les résultats gare par gare. On voit que les usagers des gares ne sont pas identiques et on voit peut-être des types de gares se profiler. À Val-de-Reuil, à l'inverse de Montérolier-Buchy par exemple, l'usage du train pour se rendre sur son lieu d'études est très important.

De même la gare de Clères est également très employée dans le but de se rendre sur son lieu d'études.

Les motifs du déplacement

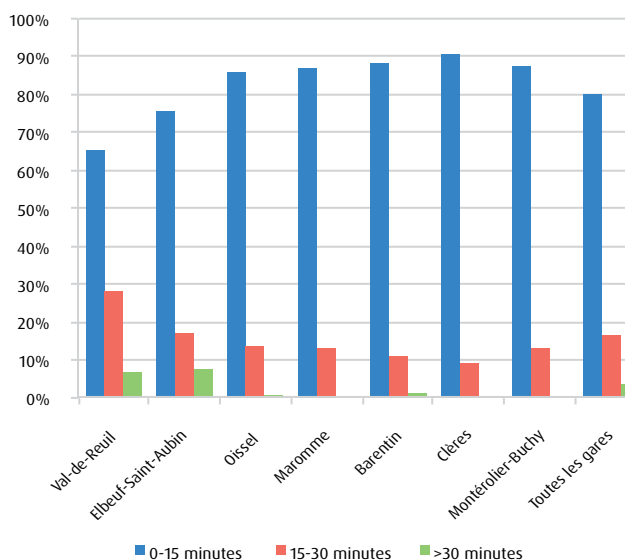


Un autre indicateur qui a été observé est celui de la fréquence à laquelle le déplacement est effectué. On constate que ce sont essentiellement des usages réguliers puisque, toutes gares confondues, 80 % des usagers enquêtés ont déclaré prendre ces trains quasiment tous les jours de la semaine, week-ends exceptés. Certains précisaient même dans leurs réponses qu'ils le prenaient aussi le week-end. Il s'agit donc d'une fréquence régulière, ce qui était prévisible compte tenu des moments auxquels les trains partaient (en début de matinée).

Par contre, on voit apparaître un comportement un peu différent en gare de Maromme : il y a beaucoup plus d'usagers qui ont déclaré prendre le train pour la première fois. C'est de l'ordre de 12 %. Donc, il y avait à ce moment de l'année, fin décembre, de nouveaux usagers qui prenaient le train en gare de Maromme.

Le temps d'accès à la gare est également à prendre en compte. On constate que dans 80 % des cas, toutes gares confondues, les voyageurs disent mettre moins d'un quart d'heure et les longues durées de plus de 30 minutes pour atteindre la gare sont assez peu fréquentes. La gare de Val-de-Reuil dont les temps d'accès sont souvent plus longs, attire des usagers qui consentent – on le verra par les modes d'accès – à faire de la marche à pied et à parcourir un temps supérieur pour aller chercher cette ressource qu'est le train, ou bien viennent de plus loin.

Le temps d'accès à la gare de départ



Source : AURESE

Enfin, ce qui nous intéressait également, était de savoir si les voyageurs avaient des abonnements et de quels types, ou s'ils avaient des cartes, puisque nous avons dans notre région un gros travail pour le développement de cartes modernes, intégrées : le système Atoumod'. Il apparaît que plus de 80 % des usagers possèdent un abonnement aux transports en commun.

Parmi ceux qui possèdent un abonnement, trois-quarts d'entre eux ont un abonnement de train et aussi des abonnements aux transports collectifs urbains. C'est donc couplé assez fréquemment.

Les trajets

Ce qui ressort de l'enquête, c'est que 87 % des voyageurs descendent en gare de Rouen et ont pour destination finale de leur déplacement une commune de Haute-Normandie. 7 % des enquêtés descendent en gare de Rouen mais ont une destination finale hors de la Haute-Normandie. Intuitivement, on pense aux voyageurs à destination de l'Île-de-France qui effectuent une correspondance en gare de Rouen. Il faut donc retenir que 94 % des enquêtés descendent ou transitent par la gare de Rouen, et que 6 % malgré tout descendent dans d'autres gares.

En voici une illustration : une dame habitant à Elbeuf qui prend le train en gare de Saint-Aubin-lès-Elbeuf, descend à Saint-Étienne-du-Rouvray, pour ensuite se rendre à Sotteville. Dans le détail, elle arrive en bus, elle prend le train, elle descend à Saint-Étienne-du-Rouvray pour repartir ensuite en bus. Voilà un exemple de ces 6 % d'individus qui n'utilisent pas la gare de Rouen.

S'agissant des trajets les plus fréquemment effectués, 10 schémas-types émergent qui représentent un tiers de tous les trajets effectués. Dans ces schémas-types de déplacement, les usagers prennent le train dans des gares différentes en fonction de leur commune de résidence, et descendent tous en gare de Rouen pour ensuite rester dans la commune de Rouen. La gare de descente et la commune de destination finale sont identiques.

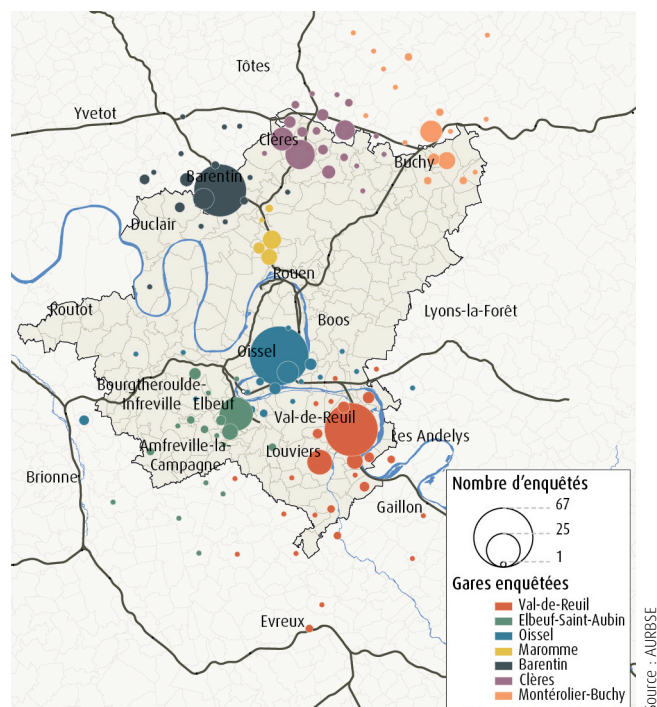
Donc, 10 schémas représentent un tiers des trajets pratiques : il y a une certaine concentration des pratiques spatiales de déplacement.

Ensuite, 27 schémas-types représentent la moitié des trajets. Les communes de destination finale ne sont plus exclusivement Rouen, mais aussi Mont-Saint-Aignan, Bois-Guillaume/Bihorel, Grand-Quevilly et Paris.

On peut ainsi mettre en évidence qu'il y a des schémas types de déplacement, mais cela d'un point de vue spatial uniquement. Le trajet le plus parcouru est celui de Oissel vers Rouen en montant en gare de Oissel, mais on voit aussi que les trajets depuis la gare de Val-de-Reuil à destination de Rouen, pour les raisons qu'on a citées tout à l'heure par exemple pour les scolaires, sont très fortement pratiqués également.

Quelle est l'origine géographique des voyageurs utilisant certaines gares ? Là, on s'intéresse aux voyageurs qui montent dans les gares enquêtées pour savoir d'où ils proviennent, donc pour avoir une idée du pouvoir d'attraction de ces gares.

Les voyageurs montant en gare selon la commune d'origine

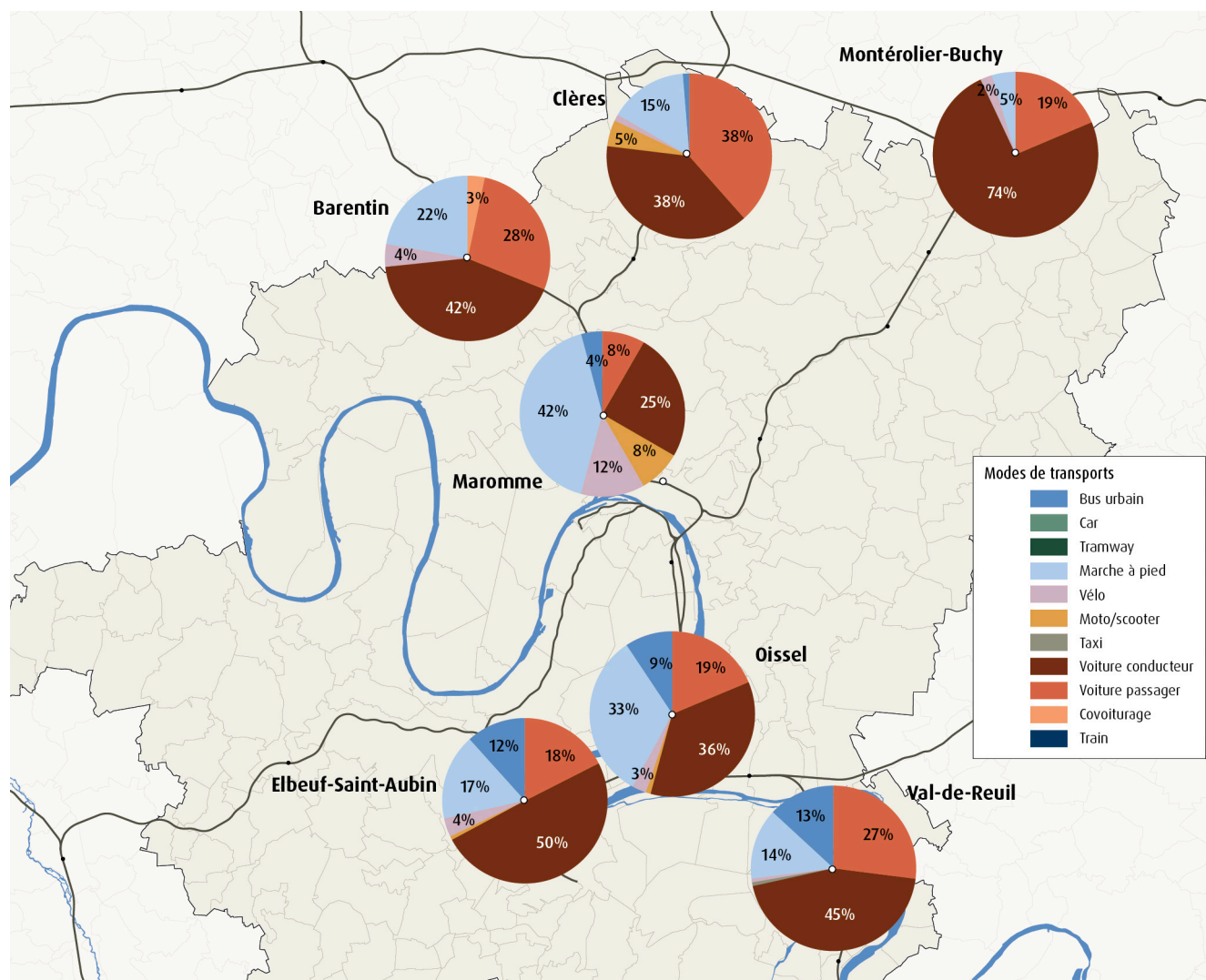


On voit que les utilisateurs de la gare de Maromme habitent beaucoup plus près de la gare que ceux qui utilisent la gare de Val-de-Reuil ou de Montérolier-Buchy. Cette dernière attire des voyageurs qui viennent de Saint-Saëns et au-delà.

L'explication est peut-être qu'au nord, entre Saint-Saëns et Montérolier-Buchy, il y a une route départementale qui permet d'accéder en voiture à la gare ; de même les personnes résidant au sud de Val-de-Reuil ont une route nationale leur permettant d'accéder rapidement à la gare.

Pour apporter quelques précisions quant aux modes d'arrivée en gare de départ, on voit que les usagers ne se comportent pas tout à fait de la même manière selon les gares. Pour aller chercher le train à Montérolier-Buchy, on utilise majoritairement la voiture, ce qui s'explique par le positionnement de la gare notamment. Alors que beaucoup de voyageurs accèdent plus volontiers à pied dans des gares qui sont complètement insérées dans les tissus urbains comme à Oissel ou à Maromme.

Les modes de transport utilisés par les voyageurs pour se rendre en gare de départ



Intéressons-nous maintenant aux voyageurs qui descendent en gare de Rouen, où se rendent-ils ?

La commune de Rouen est la destination principale et il y a également des destinations importantes et plus lointaines, comme Paris ou Le Havre. Mais il est aussi intéressant de noter – c'est à relier au fait que « ma destination finale est bien desservie en transports en commun » – que les destinations finales dans les communes le long des branches de la ligne de tram sont aussi importantes.

Il y a donc une intermodalité qui est pratiquée par les voyageurs. Ils descendent en gare de Rouen et ensuite, ils se dispersent, notamment grâce aux transports en commun.

L'intermodalité

Comment arrive-t-on en gare et comment ensuite sort-on de la gare de destination ?

On constate que c'est la voiture, que l'utilisateur soit conducteur ou passager, qui est le mode d'accès le plus fréquemment utilisé pour se rendre à la gare d'origine, dans 68 % des cas.

Par contre, le phénomène est inversé à la gare de destination. On constate que 41 % des individus terminent leur trajet à pied, ce qui conforte l'idée que la marche est un mode à considérer et donc peut-être aussi à encourager. On voit également l'effet réseau sur les branches du tramway : celui-ci est employé par 31 % des voyageurs. Il s'agit là d'un schéma plus classiquement intermodal ; en tout cas, avec des modes motorisés.

Le vélo quant à lui, est utilisé en intermodalité puisque des personnes, pour 3 % d'entre elles, arrivent en vélo, prennent le train, peut-être même

montent-elles dans le train avec leur vélo et repartent ensuite en vélo. On peut y voir aussi l'usage des vélos en libre-service à la gare de Rouen. Finalement certains modes sont privilégiés, en tout cas majoritairement employés (la marche à pied), et les modes de transport collectif le sont également.

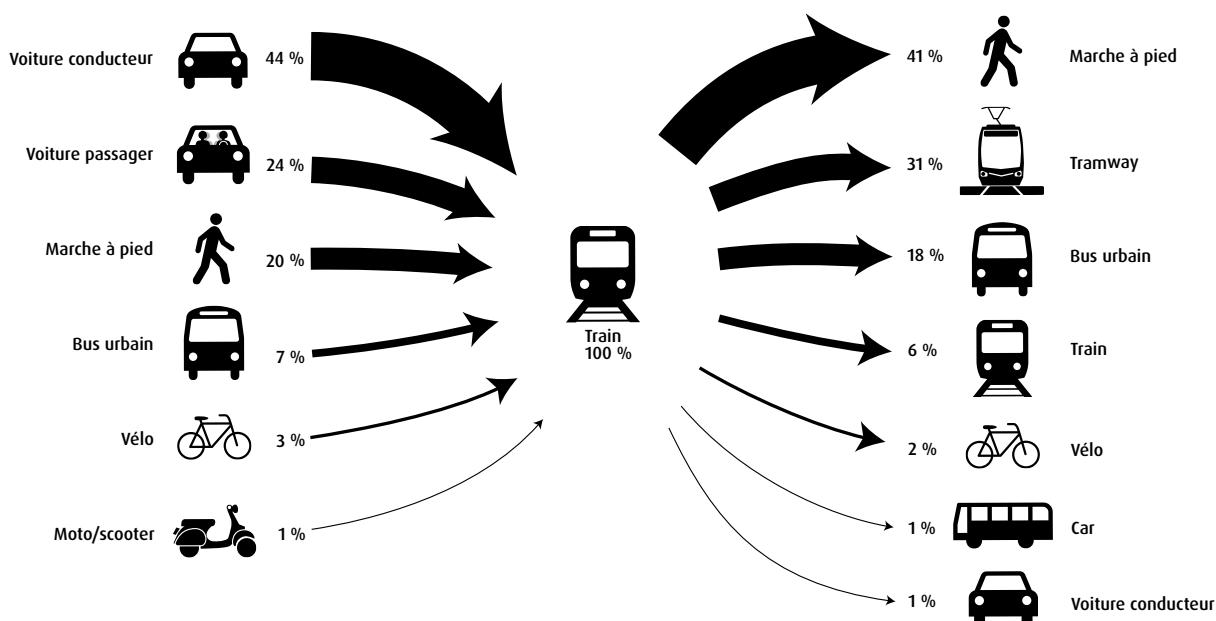
Maintenant, comment à l'inverse, en bout de chaîne de déplacement, les individus qui descendent en gare de Rouen se rendent-ils à destination en fonction de leur gare d'origine ?

Je vais prendre l'exemple de Oissel : les voyageurs qui sont montés en gare de Oissel et sont descendus en gare de Rouen, pour 43 % d'entre eux, finissent leur déplacement en marche à pied. Cela nous permet de mieux appréhender l'intermodalité si on garde en mémoire que les voyageurs montant en gare de Oissel arrivaient dans plus de la moitié des cas en voiture (que ce soit en voiture conducteur ou en voiture passager). Ils prennent le train et on constate qu'une fois descendus en gare de Rouen, ils finissent leur trajet pour près de la moitié d'entre eux à pied.

Ce qui renvoie au couple de réponses qui était le plus souvent mis en avant au tout début, lorsque je vous présentais les motivations : « j'ai une bonne desserte par le transport en commun » et « le stationnement est compliqué ».

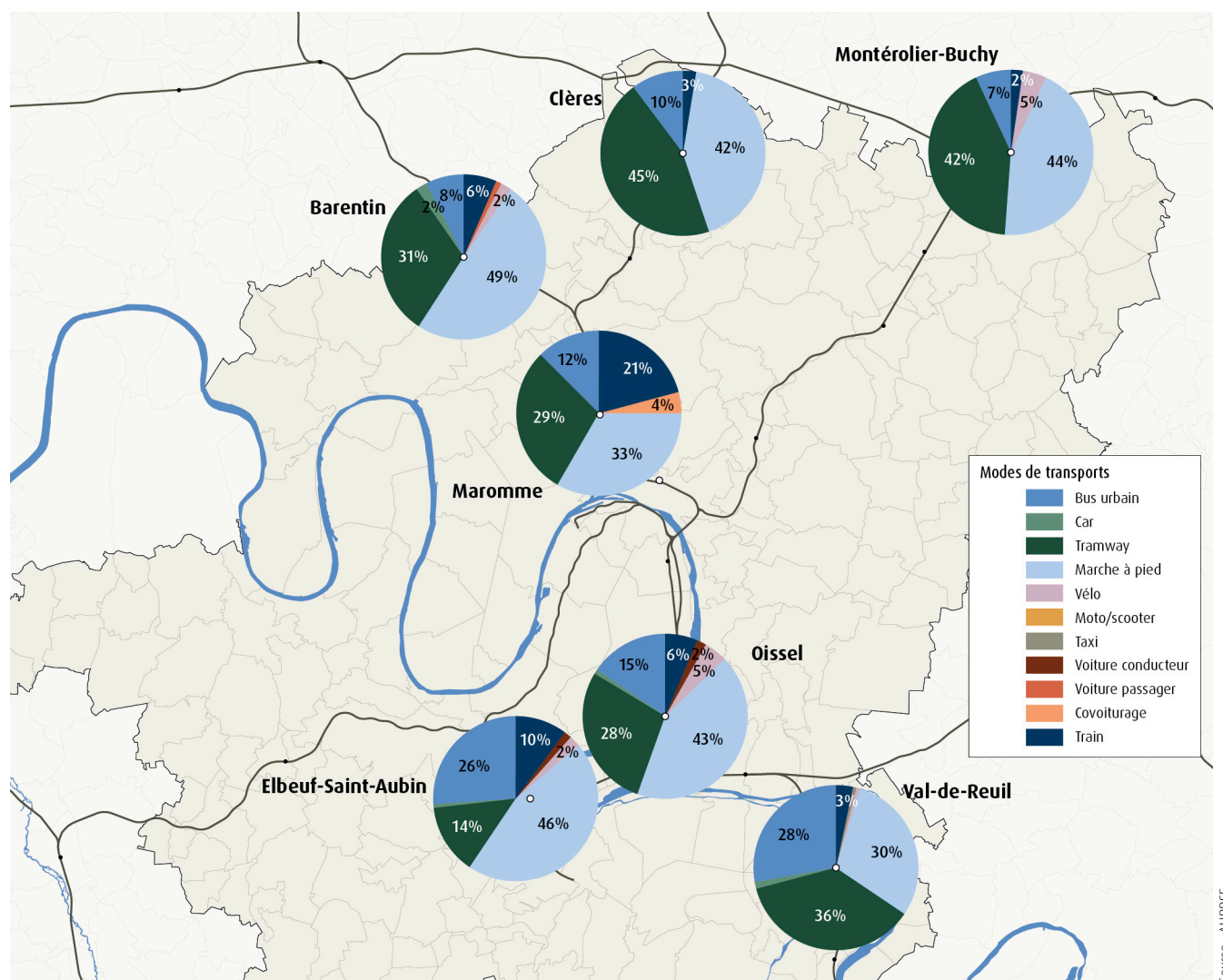
L'intermodalité des déplacements est donc bien réelle, l'usage du train est le plus souvent combiné à d'autres modes de transports mécanisés (voiture ou transports urbains), cependant la marche à pied fait également partie des solutions de déplacements en fin de parcours.

Avant le train, après le train, quels modes de transport ?



Source : AURBSE

Les modes de transport utilisés par les voyageurs pour quitter la gare d'arrivée (Rouen)



Pierre Bourguignon : Cette présentation des résultats de l'enquête a suscité sûrement des réactions. Je propose donc un moment d'échanges.

Jean-Pierre Girod : Sur les motifs de déplacement, on peut quand même ajouter que si on avait pris le chemin inverse, on aurait eu une majorité de gens qui viennent travailler sur les zones d'activité de Val-de-Reuil et Louviers.

Bruno Canivet : Là aussi parce qu'il y a une bonne desserte en transports en commun dans l'autre sens, qui dessert les zones d'emploi.

Brigitte Langlois : En ce qui concerne Montérolier-Buchy, il faut noter que notre territoire est axé sur le lycée de Forges-les-Eaux. Les jeunes prennent moins le train puisqu'ils vont à Forges-les-Eaux au lycée. Mais c'est vrai que c'est le domicile/travail qui est dominant.

Jean-Pierre Girod : Les étudiants qui habitent le secteur Entre Seine et Bray, en général, prennent des chambres à Rouen, alors que ceux qui viennent de Louviers/Val-de-Reuil prennent le train ou viennent en voiture.

Bruno Canivet : À Val-de-Reuil, ce sont des correspondances de bus qu'ils demandent... Pour aller à Louviers, il faut compter 25 minutes de bus. À ceci s'ajoutent les temps de battement pour arriver avant le train, et effectivement, on est tout de suite dans la tranche 15-30 minutes. Et puis, il y a des gens qui viennent certainement d'un peu plus loin. Sur la gare de Val-de-Reuil, si le poids des voyageurs originaires de Louviers ne paraît pas grand, c'est qu'il y a une ligne de bus de la Région qui est concurrente et qui draine effectivement un certain nombre de gens parce qu'en théorie, elle met 35 minutes pour aller à Rouen. En revanche, si l'on prend un bus urbain, puis le train, on a presque une heure de transport au total. Mais effectivement, le train est concurrentiel par rapport à la voiture individuelle aux heures de pointe du matin.

Laurent Moreno : À ce stade, je souhaite simplement relever que ce que nous présentons ici correspond à des choses que l'on connaît intuitivement. C'est-à-dire qu'on sait bien que tout le monde ne va pas aller à pied à la gare de Montérolier-Buchy. Je dirais que ce qui est intéressant dans ce travail, c'est à la fois d'authentifier des impressions, mais surtout de les quantifier. Sur des points d'entrée dans le réseau comme Maromme ou Barentin, ou même Oissel, on sent bien qu'il y a une part de transport collectif qui est importante, on sent bien qu'il y a de la marche à pied qui peut être importante parce que ce sont des gares qui sont relativement bien insérées dans le tissu urbain. Ce qui est essentiel néanmoins, c'est de quantifier cette part. C'est-à-dire que quand vous avez sur Maromme, par exemple, 42 % des utilisateurs qui viennent à pied, ce n'est pas 20 %, ce n'est pas 60 %. Donc, cette quantification des pratiques, c'est à la fois l'authentification de ce que l'on peut avoir à l'esprit, mais c'est aussi la capacité à interroger une base de données que nous avons constituée. Voilà ce que je voulais préciser.

Jean-Pierre Girod : Une carte serait intéressante : c'est celle des lieux d'emploi sur Rouen par rapport à la gare. Je pense qu'il faut qu'on aille de plus en plus dans une réflexion de flux et non dans une réflexion strictement de destination. Les flux sont générés effectivement par le lieu où les gens travaillent, où les gens consomment. L'horaire que vous avez retenu est très intéressant, mais on constate par rapport à d'autres enquêtes, y compris sur l'agglomération rouennaise, qu'il y a de plus en plus une utilisation du train hors études et hors travail, alors qu'avant cela représentait plus de 80 %. Des gens quand ils en ont pris l'habitude, y compris pour aller au spectacle par exemple, vont continuer à prendre ce mode de déplacement, premièrement parce qu'ils optimisent leur abonnement et ensuite parce qu'ils s'aperçoivent que de toute manière c'est compliqué pour se garer.

Gérard Ducable : Pour aller dans le même sens, enquêter uniquement les « étudiants et les personnes actives » ne suffit pas. Il faut aussi avoir les inactifs qui sont peut-être les futurs grands utilisateurs des transports en commun. Nous avons déjà eu cet exemple à Isneauville.

Brigitte Langlois : C'est intéressant de connaître les déplacements des actifs pour le travail et d'appréhender les évolutions.

Bruno Canivet : Il y a des rythmes de vie qui ont changé. Il y a des horaires très différents, qui font que les gens sont libres à certains moments. Malheureusement, il y a aussi un fort chômage qui fait que les gens se déplacent en heures creuses. Je suis vice-président en charge des déplacements à la communauté d'agglomération Seine-Eure, qui est dans le pôle métropolitain avec la CREA. En ce qui concerne nos flux de déplacements, qui sont, je le confirme, liés en grande partie aux études, mais qui sont aussi très équilibrés en domicile/travail entre les deux pôles, je constate effectivement qu'il y a une part d'accès en transports en commun qui est forte. Donc pour nous, le projet Atoumod' est très pertinent et il risque d'intéresser beaucoup de gens. La réorganisation de la gare de Val-de-Reuil va aussi permettre d'améliorer la desserte en vélo, puisqu'il va y avoir des places sécurisées pour les deux roues. Il y a enfin un projet de schéma de pistes cyclables dans l'agglomération pour arriver à la gare. Il n'en reste pas moins, comme je le disais tout à l'heure, qu'on a un système de triangulation de transport qui fait que du fait de la ligne de bus régionale assez rapide et intéressante, le train est en concurrence avec cet autre mode de transport selon le lieu (Louviers ou Val-de-Reuil) où on se situe. On a également un problème de gratuité de certains accès sur les autoroutes : les gens préfèrent éviter un péage et aller chercher l'autoroute un peu plus loin, et ainsi continuent de prendre la voiture. Certes, la fermeture du pont Mathilde a changé un tout petit peu la donne : la fréquentation de la gare de Pont-de-l'Arche a fortement augmenté, les gens prenant conscience qu'ils ont des temps de parcours et des moyens de transport aussi pratiques en train qu'en voiture.

Dominique Mathieu-Huber : Afin d'apporter quelques éléments de réponse à vos questions ou remarques, je dirai que pour choisir les horaires de train à enquêter et le sens (à destination de Rouen), on a fait l'hypothèse que les usagers qui prennent le train le matin l'utilisent aussi le soir pour revenir à destination et que donc il n'était pas absolument nécessaire d'enquêter les trains de fin de journée. De plus, le travail qui sera mené ultérieurement et spécifiquement en gare de Rouen, permettra d'obtenir l'image complémentaire à ce qui est montré ici. Il est vrai que les usages du train ne sont pas limités à se rendre au lieu de travail ou d'étude, mais ces motifs sont quand même nettement dominants, c'est pourquoi nous avons fait ces choix d'enquête dans l'optique de mieux préciser l'intermodalité des déplacements. Quantifier et qualifier les autres usages du train (pour les loisirs par exemple) nécessiterait un complément d'enquête.

Sylvain Comte : Par rapport à un sujet qui va intéresser l'agglo de Rouen prochainement, qui est sa nouvelle gare prévue à Saint-Sever, les deux, voire trois premiers chiffres relatifs à la marche à pied et au tramway vont vraiment avoir directement une influence sur la façon dont on réfléchit à ce quartier, sa desserte et son organisation. On peut imaginer que ce ne sont pas tout à fait ces modes-là qui ressortiraient si on devait le faire aujourd'hui.

Laurent Moreno : Aujourd'hui, sur la connexion tramway/gare, on a, je pense, le système de connexion optimal sur la gare Rive-Droite, puisque vous n'avez même pas besoin de sortir du bâtiment voyageurs. C'est presque du quai à quai, à quelques niveaux près. Effectivement, une nouvelle gare de Rouen à Saint-Sever, sans système performant de relation au reste de l'agglomération, signifierait qu'il n'y aurait pas 31 % de report train/tramway. La question de la desserte en tramway de la nouvelle gare d'agglomération est par conséquent cruciale, tout comme son inscription dans un réseau structurant et maillé.

Jean-Pierre Girod : On s'aperçoit que dans notre étoile ferroviaire, on a une branche qui manque fortement, c'est Elbeuf-ville ou Saint-Pierre-lès-Elbeuf/Moulineaux/Grand-Couronne/Petit-Couronne. Il y a une ligne de chemin de fer, mais réservée pour le fret. Il y aurait certainement, dans une vision à long terme, intérêt à voir si son utilisation serait pertinente, notamment pour désenclaver certains secteurs, par exemple la boucle d'Anneville. On sait qu'il y a beaucoup de gens qui travaillent Rive-Gauche ou qui se rendent Rive-Droite, et à l'heure actuelle, en transport en commun, ce n'est guère possible : il faut utiliser la ligne « Lisor » et compter 1 heure pour accéder au centre-ville, alors qu'avec un train, on y serait en 15-20 minutes.

Nelly Tocqueville : Une petite remarque pour rebondir sur ce que dit Jean-Pierre Girod : on a exactement le même cas de figure de ligne existante de fret sur Rouen-Val-de-la-Haye. Là aussi, il serait peut-être intéressant d'étudier la mise à disposition pour un transport voyageurs de cette ligne qui fonctionne bien, qui dessert une bonne partie ouest de la CREA, par ailleurs très utilisatrice de transports en commun, en particulier du transport à la demande.

Mamadou Diallo : Je voulais juste ajouter qu'il y a aussi les parkings relais, très importants pour l'utilisation des transports en commun.

Gérard Ducable : On a eu l'impression pendant la semaine et demie de l'Armada* que beaucoup de gens de la région sont venus à Rouen par les transports en commun, donc forcément le train puis les transports urbains. La circulation s'est remarquablement passée dans l'agglomération de Rouen, beaucoup mieux que d'habitude. Peut-être y avait-il des gens venant de très loin, mais il y en avait certainement qui résidaient dans l'aire métropolitaine et qui ont utilisé les transports en commun.

Pierre Bourguignon : Revenons sur le fond du travail, c'est-à-dire le long terme : la dimension qui a été posée depuis longtemps de la nécessité d'une nouvelle gare Rive-Gauche se trouve confortée par nos travaux. Par rapport à ce qui a été dit sur la grande mobilité, j'ai trouvé extrêmement important que les trois régions, Île-de-France, Haute-Normandie, Basse-Normandie, dans une récente déclaration affirment qu'il faut faire un schéma d'aménagement de l'axe Seine à long terme. Et je reviens sur le grand bassin de Rouen : tout le monde a noté que le concept de gare Rive-Gauche, c'est-à-dire la gare *stricto sensu* et le tunnel, suppose justement toutes les dimensions de multimodalité. Et donc, suppose, si on revient sur le bassin de vie considéré, toutes les dimensions des stratégies d'aménagement : transports en commun, mais aussi organisation des circulations, y compris automobile et organisation du rapport avec le piéton, le vélo, les modes doux. Si l'on n'intègre pas cela maintenant, on ne sera pas en capacité de réflexion et d'action sur les temps à venir.

* Rassemblement international de voiliers, du 6 au 16 juin 2013, ayant attiré plusieurs millions de visiteurs.

Alain Nave : Ce que vous dites m'amène à m'interroger sur la réalisation de la nouvelle gare Rive-Gauche. Doit-elle se substituer à la gare Rive-Droite en assurant toutes les fonctions de la gare Rive-Droite, c'est-à-dire des fonctions aussi bien de liaison avec le reste de la France ou de l'Europe, que locales ? Ou est-ce une gare complémentaire destinée à assurer un certain nombre de fonctionnalités plutôt tournées vers l'extérieur de l'agglomération, sachant que, comme on l'a vu, la situation de la gare Rive-Droite pour un certain nombre de liaisons locales n'est pas si insatisfaisante que cela puisque tous les transports multimodaux à l'arrivée sont présents (tram, bus) et satisfont quand même 50 % des besoins.

Pierre Bourguignon : Tu n'as pas tort puisque depuis le départ, il a été indiqué que la gare Rive-Droite avait beaucoup d'importance à la fois pour le fret et pour les voyageurs. Mais cela ne remet pas en cause le fait qu'il y ait besoin de ce basculement essentiel du système ferroviaire, parce qu'il faut assurer non seulement les liaisons Rive Droite/Rive Gauche, mais aussi les relations dans l'agglomération, avec la couronne de l'agglomération, les régions, etc.

Jean-Pierre Girod : Je pense pour ma part qu'il est très important qu'il y ait une gare Rive Gauche, y compris si on veut réactiver en tram-train certains embranchements. D'autre part, il ne faut pas oublier que la gare Rive-Droite est un nœud d'étranglement puisqu'on a un problème de sillons, et qu'un certain nombre de trains doivent impérativement s'arrêter. La question est de savoir comment on peut la financer, comment on peut la mettre en place, mais je pense qu'il faut que l'horizon soit relativement rapide si on veut maintenir la qualité de service et les fréquences pour que l'agglomération soit attractive.

Par contre, la question qui se posera, c'est comment relier directement la gare Rive-Droite à la gare Rive-Gauche par une ligne de tram ?... Parce que l'enquête a montré qu'il y a un certain nombre de gens qui prennent le train pour se rendre Rive-Droite, et il faut donc qu'il y ait une interconnexion.

J'ai par ailleurs deux remarques récurrentes à formuler :

- la première, c'est qu'il y a beaucoup de gens qui fréquentent le quartier du CHU et du conseil régional, lequel, à l'heure actuelle, n'a pas de desserte directe depuis la gare Rive Droite
 - la deuxième, est comment relier directement l'immense parking du Zénith et du parc des expositions à la ligne de tramway, sachant que son terminus à Georges Braque n'est pas si loin ?
- À un moment donné, il faut bien qu'on raisonne en flux. On a bien vu au moment de l'Armada que le parking du Zénith et du parc des expositions est arrivé à saturation certains jours. Les gens avaient bien compris que cela pouvait fonctionner correctement.
- À 2 km, on a un terminus de tramway, comment peut-on le relier de manière à pouvoir offrir, non pas ponctuellement mais régulièrement, un service qui intéresserait aussi des habitants de la Rive Gauche ?

Bruno Canivet : La pertinence doit être de mieux utiliser certaines gares qui sont pas ou peu utilisées. Je pense qu'entre Montérolier-Buchy et Rouen, il y a certaines haltes peu connues ou mal desservies. Je pense aussi à la gare de Thuit-Hébert que peu de trains desservent. Les habitants du Roumois n'ont pas d'autre choix que d'aller en voiture à Rouen par la Sud III et, même s'il y a un parking relais au Zénith, il y a encore 20 à 30 minutes de transport en commun par la suite pour rejoindre la centralité.

Pierre Bourguignon : Je vous propose à présent, après ce premier moment d'échanges, de passer la parole à Michel Gilbert. Et puis, de nouveau après son intervention, nous reprendrons les échanges pour avancer. Bienvenue Michel Gilbert.

Michel Gilbert : Chargé de mission à la direction de la mobilité et des transports de l'agglomération grenobloise



Merci Monsieur le Président.

La direction de la mobilité et des transports est commune au SMTC (Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération grenobloise) et à la « Métro » (Communauté d'agglomération Grenoble Alpes Métropole). Auparavant, j'ai été élu dans le premier mandat de Michel Destot de 1995 à 2001, en tant qu'adjoint à l'environnement et aux transports.

J'ai retenu un certain nombre de thématiques en lien avec ce qui vous intéresse. Je vais d'abord vous présenter ce que nous mettons en place à l'horizon 2015 pour compléter le maillage du réseau tram/bus et pour créer un réseau structurant plus fort. Je présenterai ensuite successivement une innovation qu'on appelle « Pass'Mobilité », un transport par câble pour relier des lignes de tram, le pôle d'échanges de la gare de Grenoble et la « stationMobile » qui est un peu plus qu'une agence de mobilité.

Les objectifs et le réseau à l'horizon 2015

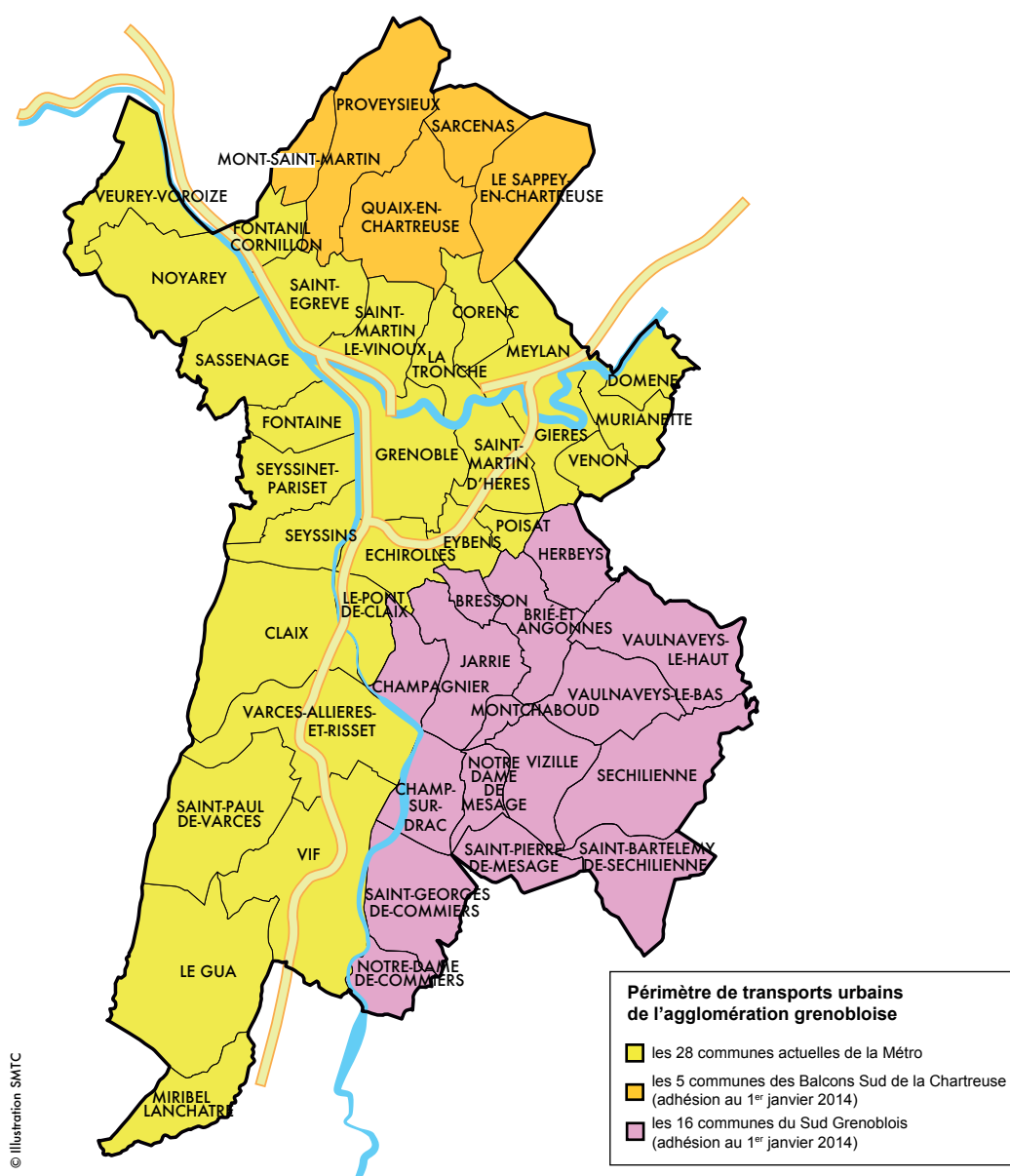
Le cadre dans lequel on intervient, c'est évidemment le PDU qui devait être voté en 2014, mais qui a pris un peu de retard et ne sera finalement voté qu'après les élections municipales. Ceci étant, les objectifs seront votés avant les élections de façon à cadrer les choses. Dans ce PDU, la diversité des actions montre qu'on ne raisonne plus seulement en termes d'infrastructures, mais qu'on raisonne en termes d'usages, de pratiques, de multimodalité et de facilités accordées aux habitants pour se déplacer en utilisant toute la palette des possibilités qui leur sont offertes.

Dans ce cadre-là, l'évolution du réseau qui est proposée, a été finalisée dans le cadre d'une nouvelle Délégation de Service Public (DSP), qui vient de confirmer la Semitag, la société d'économie mixte avec Transdev. C'est la proposition faite en réponse à un cahier des charges que je vais détailler.

Le premier objectif, c'est que la quasi-totalité de la population de l'agglomération soit desservie par le réseau de transport public, et que les trois-quarts soient desservis par ce qu'on appelle le réseau magistral, c'est-à-dire évidemment le réseau de tram, mais aussi le réseau Chrono qui offre le même service que le tram. C'est un service élevé en termes de fréquence, mais aussi en termes d'amplitude puisque ce réseau bus va s'aligner sur le tram en soirée, le tram qui se termine à 1 h, 1 h 30 selon les destinations puisque les derniers trams passent en centre-ville vers 1 h 30.

Le deuxième objectif est, bien sûr, de poursuivre le développement de la fréquentation. Aujourd'hui, on est à 78 millions de voyages par an. Donc l'idée est de rajouter 30 % à ces 78 millions, et d'atteindre 100 millions. Aujourd'hui, cela représente 184 voyages par personne et par an. Selon

Évolution de l'intercommunalité grenobloise au 1^{er} janvier 2014



cet indicateur, Grenoble n'est pas trop mal placée parmi les agglomérations. Lyon fait mieux, mais Lyon est une ville beaucoup plus dense et plus grande.

Pour répondre aux objectifs qui étaient définis dans le cahier des charges, il y a la création de lignes structurantes Chrono et une offre qui se décline avec les lignes régulières appelées Proximo et enfin, pour la desserte des zones peu denses, du transport à la demande qui s'appelle Flexo. L'idée étant que les deux tiers des voyages soient réalisés sur le réseau magistral.

Les fréquences sur le réseau magistral, donc pour le tram et les lignes Chrono sont de 4 minutes en heures de pointe à 10 minutes en heures creuses. Les lignes Proximo qui complètent le réseau ont une fréquence de 7 à 15 minutes.

Dans le réseau magistral, nous avons les quatre lignes de tramway existantes, plus une ligne en cours de construction, qui est la ligne E sur la partie nord-ouest de l'agglomération, qui aura un terminus provisoire un peu au sud des grands boulevards et qui aura vocation à être prolongée en direction du Sud. Cette cinquième ligne sera mise en service à la rentrée 2014. Et à peu près en même temps, sera mis en service le prolongement de la ligne B sur ce qu'on appelle la « Presqu'île scientifique », entre l'Isère et le Drac, sur laquelle est en cours de développement un gros projet d'ÉcoCité high-tech. Pour l'instant, ce sont uniquement le Commissariat à l'Énergie Atomique et aux énergies alternatives (CEA), le Synchrotron, les grands équipements de recherche, l'Institut Laue-Langevin, etc. Demain, ce seront de nouveaux équipements de recherche et aussi du logement, l'idée étant de renforcer la mixité dans un quartier qui était essentiellement un quartier d'activité et de recherche.

L'exploitant du réseau a pris des engagements sur l'évolution de l'offre. On verra ce qu'il en est d'ici quelques années évidemment, mais il y a un système de pénalités en cas de dysfonctionnement. Pour rendre attractif le réseau Chrono, on a choisi des bus avec une livrée spécifique, des arrêts réaménagés qui sont quasiment alignés sur ceux du tram avec des distributeurs de titres dans les principaux arrêts, des bornes d'information voyageurs sur la totalité des arrêts et évidemment, l'accessibilité. Le réseau grenoblois est en fait accessible dans sa totalité depuis l'année dernière, donc on a un peu anticipé sur la loi. Il est vrai qu'on avait commencé il y a longtemps parce que, pour des raisons historiques, Grenoble est une ville dans laquelle de nombreuses personnes handicapées viennent habiter, car la ville est réputée accessible.

On a également choisi des aménagements pour garantir la vitesse commerciale, donc des compléments en termes de voies réservées aux bus.

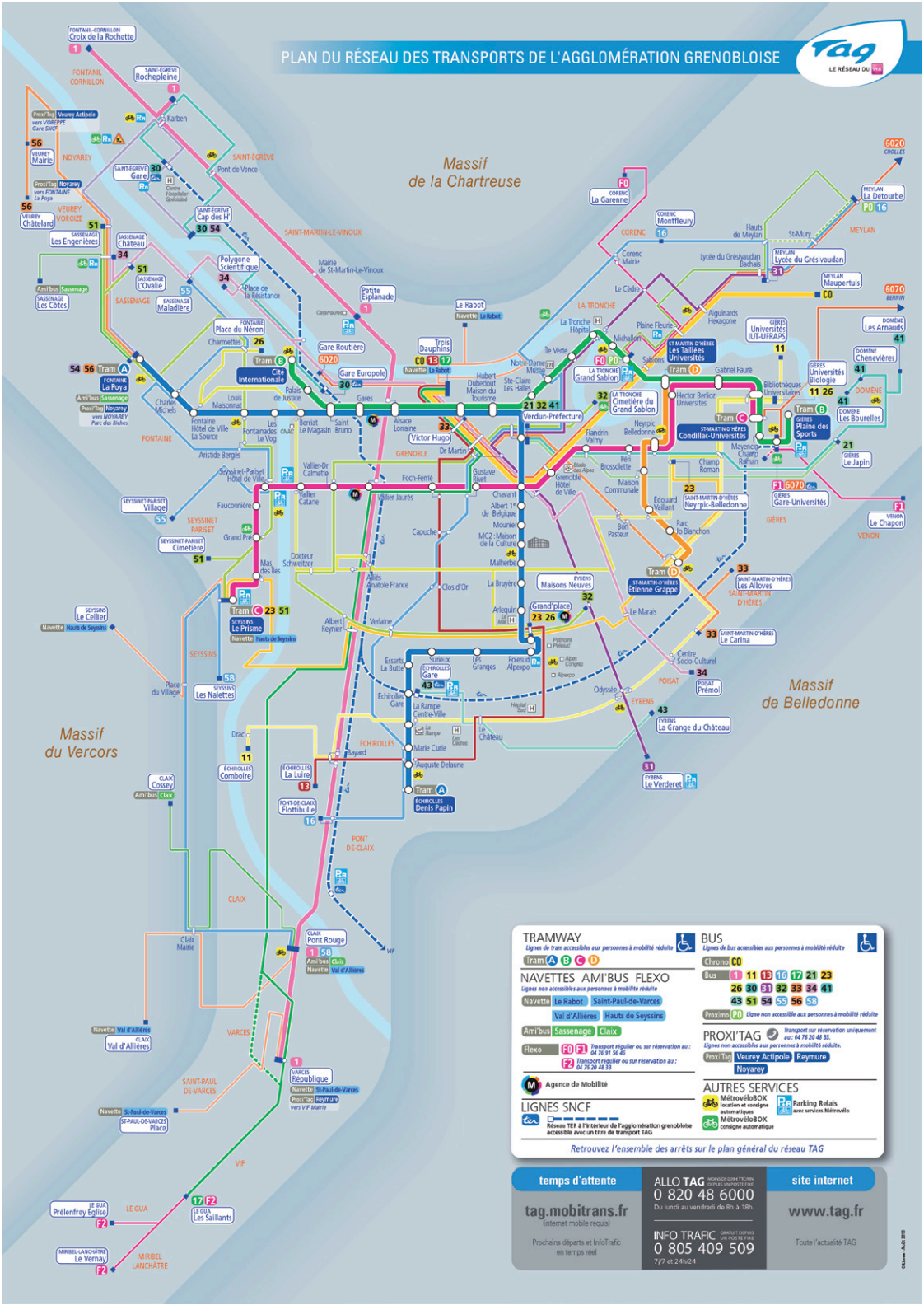
Et puis, évidemment, on a une aire d'influence accrue grâce à ces nouvelles lignes.

J'évoquais tout à l'heure l'offre : elle est d'au moins toutes les 10 minutes du lundi au samedi toute l'année et d'un passage toutes les 20 minutes le dimanche. Il n'y a pas d'horaires d'été sur ce réseau magistral. L'amplitude est de 5 h 30 à 1 h 30 tous les jours.

Aujourd'hui, on a un système noctibus pour les trams et un système de bus de nuit, jusqu'à 1 h du matin, seulement les jeudis, vendredis, et samedis. Nous l'élargissons à tous les jours de la semaine.

On a choisi de développer 3 polarités secondaires dans l'agglomération. Et pour renforcer le caractère multipolaire de la ville, on a choisi de lancer des études d'urbanisme et de transports un peu poussées pour ces trois polarités qui s'appuient chacune sur au moins une gare du réseau ferroviaire, et des lignes fortes du réseau de transports publics.

Agglomération grenobloise - Plan du réseau de transports collectifs



Le choix de ce système, c'est véritablement d'avoir un maillage de l'ensemble du territoire, notamment parmi les lignes Chrono qui seront créées.

Pour résumer, dans deux ans, la nouvelle ligne de tram d'un peu plus de 10 km, sera inaugurée. On aura ce réseau structuré et hiérarchisé, avec des lignes radiales et des lignes transversales qui se renforcent. On aura un réseau de soirée permanent, tous les jours de l'année, des fiches horaires simplifiées, des correspondances de qualité. Et l'un des objectifs est d'avoir un centre-ville un peu plus apaisé, vis-à-vis des voitures mais aussi vis-à-vis des lignes de bus. Aujourd'hui, on a sur certains axes une saturation puisque le réseau est principalement radial. Il est intéressant de rappeler que c'est ce qui avait, dans les années 70, motivé le choix du tram. Il y avait des trains de bus sur un tronc commun qui était vraiment la partie en cœur de ville, en cœur d'agglomération : cela devenait insupportable pour les habitants en termes de pollution et pour les usagers du réseau qui perdaient un temps fou avec des trains de bus bloqués les uns derrière les autres.

Nous avons mis en place quatre lignes de tram, bientôt cinq, et on a un réseau de bus express du département qui dessert de façon beaucoup plus large le territoire de la région urbaine, avec des fréquences qui sont des fréquences urbaines. Et tous ces bus viennent conforter évidemment les bus du réseau urbain puisque, pour les usagers, il n'y a pas de différences. D'ailleurs, j'en profite pour dire aussi, qu'en tant qu'utilisateur du réseau urbain, on a accès, sur le périmètre des transports urbains, aux lignes du département mais aussi aux lignes ferroviaires. Et comme on a cinq gares dans l'agglomération, il est possible de monter dans une gare, descendre dans l'autre avec le ticket de transport urbain. C'est quand même un confort assez remarquable qui permet l'usage du train en urbain. Certes, la région se fait un peu tirer l'oreille : elle n'aime pas trop, même s'il y a une compensation financière qui est versée par le SMTC, car pour elle le ferroviaire ce n'est pas en urbain. Mais malgré tout, cela nous est très utile.

Les + du réseau 2015

- Une nouvelle ligne de tramway (ligne E)
- Un réseau structuré et hiérarchisé autour de lignes radiales et transversales
- Une desserte locale de qualité conservée
- Un réseau de soirée permanent (tous les jours de l'année)
- Des fiches horaires simplifiées
- Des correspondances de qualité sur le réseau magistral
- Un centre-ville apaisé et désengorgé (sélection des lignes)

Grenoble - La Presqu'île scientifique

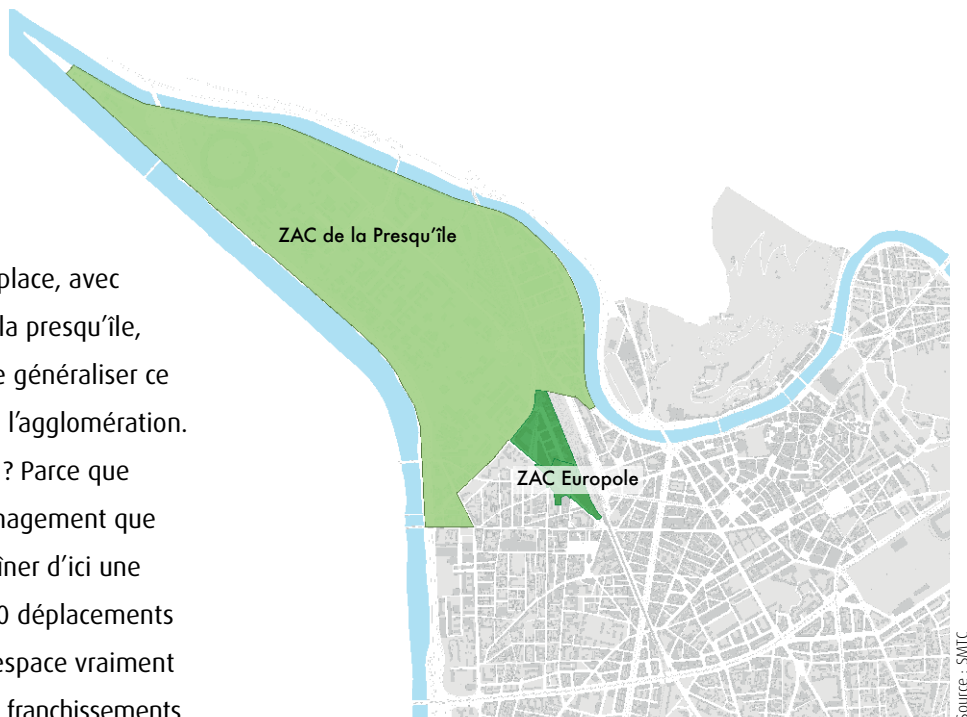
Le Pass'Mobilité

Je m'attarde maintenant sur le Pass'Mobilité qui est en train de se mettre en place, avec une expérimentation sur la presqu'île, l'objectif à terme étant de généraliser ce dispositif à l'ensemble de l'agglomération. Pourquoi sur la presqu'île ? Parce que malgré les projets d'aménagement que j'évoquais, qui vont entraîner d'ici une vingtaine d'années 75 000 déplacements supplémentaires sur cet espace vraiment très contraint, avec peu de franchissements, il s'agit de ne pas augmenter le nombre de voitures sur la presqu'île. De toute

façon, on est déjà à quasi-saturation. L'idée est donc de faire descendre la part modale de la voiture sur la presqu'île à 20 % du total. Pour y arriver, on s'est rendu compte que le prolongement de la ligne de tram que j'évoquais tout à l'heure ne suffirait pas, pas plus que la création d'une nouvelle infrastructure comme le câble et qu'il fallait avoir une politique forte prenant en charge tous les aspects de la mobilité.

Qui est concerné ? Évidemment, tous ceux qui habitent, habiteront, travaillent et travailleront sur la presqu'île. De l'ordre de 30 000 personnes concernées en 2015, et le double lorsque l'ensemble des projets seront réalisés vers 2030.

Ce Pass'Mobilité, c'est en réalité le regroupement d'un ensemble de services qui pourra s'opérer soit sous forme d'abonnement, soit par réservation, soit en libre-service, donc de façon assez souple avec un portail d'accès Internet pour l'info, les réservations, etc., et une carte unique. À l'échelle de Rhône-Alpes, il existe une carte qui s'appelle OURA (RA, pour Rhône-Alpes), qui est le support de plus en plus de services à l'échelle de la région, et notamment, des services de transports urbains. L'idée est que les usagers reçoivent une facture mensuelle correspondant à la fois à l'abonnement à tel ou tel service, et à l'usage qui en est fait de façon réelle par l'utilisateur. Cela intégrera des fonctions de stationnement. L'idée étant que cela se concrétise par des agences de mobilité qui offrent ce bouquet de services et qui soient situées, évidemment, sur des nœuds importants du réseau magistral que j'évoquais précédemment.



Donc, dans ces pavillons de la mobilité, on pourra trouver tout ce qui est nécessaire au covoiturage : des véhicules partagés, des taxis partagés. On est en train de travailler en ce moment avec les taxis grenoblois pour essayer de faire évoluer leurs pratiques. Il y a des résistances fortes, je ne vous le cache pas, notamment pour avoir le droit à des fonctionnements collectifs... On y trouvera aussi des consignes à vélos, de la location de vélos, des navettes, etc.

Les cartes pourront être individuelles et nominatives ou utilisées par plusieurs personnes dans un ménage, l'idée étant de couvrir vraiment le maximum de situations possibles. Et l'abonnement pourra être souscrit par une entreprise dans le cadre, par exemple, d'un Plan de Déplacement d'Entreprise (PDE).

S'agissant des tarifs envisagés qui ne sont pas encore définitifs, le plein tarif individuel serait de 16 € par mois, sachant que cela n'est pas un titre permettant de circuler librement sur tout le réseau; cela offre des réductions sur d'autres choses.

Donc, l'expérimentation va débuter en 2014, et si c'est concluant, on généralisera à l'ensemble de l'agglomération.

Grenoble - Vue aérienne de la Presqu'île scientifique

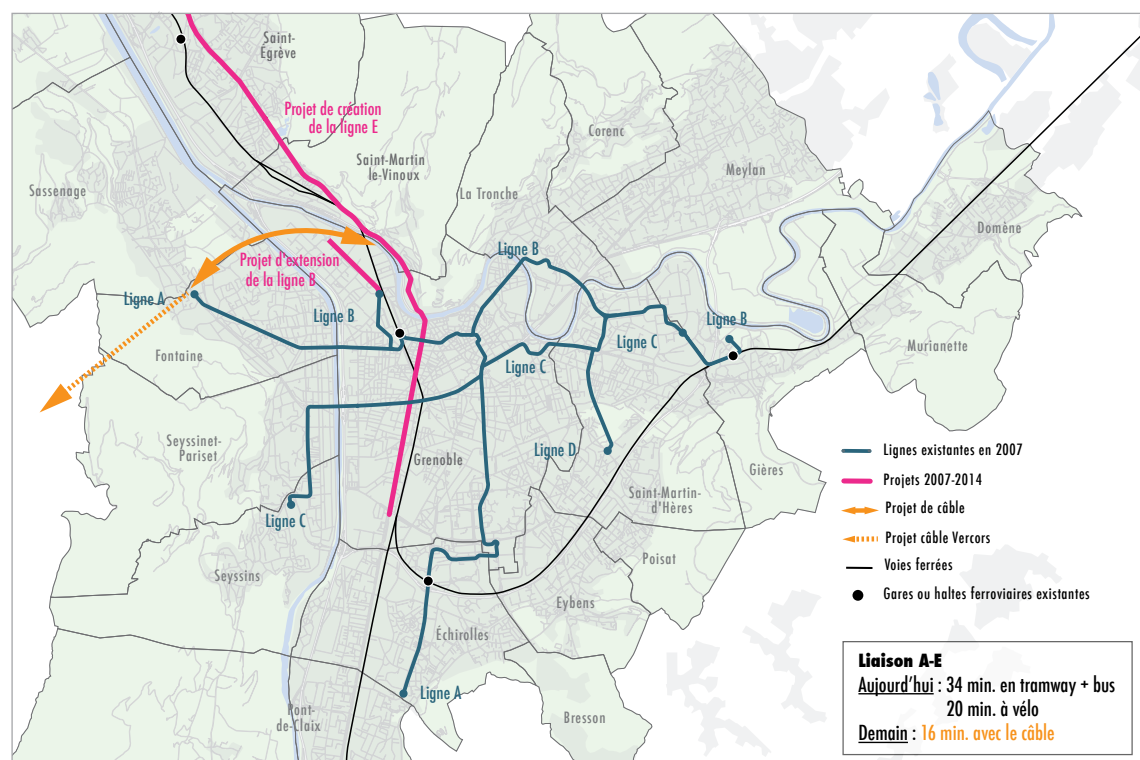


Source : Alain Fischer - Ville de Grenoble 2008

Un transport par câble pour relier 3 lignes de tram

Dans la polarité nord-ouest (c'est ce que vous trouvez quand vous arrivez à Grenoble depuis Lyon), il y a un territoire très contraint et très morcelé parce qu'il y a une confluence, une voie ferrée et, de chaque côté de la Presqu'île scientifique, des autoroutes. L'autoroute de Lyon arrive aujourd'hui encore jusqu'au centre-ville de Grenoble et l'autoroute de contournement va longer le Drac et contourner l'agglomération par le sud pour aller ensuite d'un côté vers Chambéry, de l'autre vers le Midi. C'est aussi un territoire de projets avec la presqu'île dont j'ai précédemment parlé, un gros projet en rive gauche du Drac, les Portes du Vercors, sur du foncier disponible à l'échelle de l'agglomération, ce qui est rare, l'agglomération étant très dense parce que très contrainte. On s'est rendu compte que pour que ce développement prévu fonctionne, il était absolument indispensable d'avoir une ligne forte du réseau, transversale aux lignes existantes. Sur la carte ci-dessous, on observe que la ligne A existe jusqu'au début des pointillés, la ligne B est en cours de prolongation et la ligne E est en cours de construction. En 2015, lorsque tout cela sera en service, il manquera encore une liaison transversale. On a regardé par quel mode on pouvait répondre et on s'est très vite rendu compte qu'il n'y avait pas d'alternative à du transport par câble, parce qu'il y a tellement de coupures qu'une ligne de tram serait

Agglomération grenobloise - Inscription du projet de câble dans le réseau de transports collectifs



Source : SMTC / DGDMT - octobre 2011

hors de prix et qu'on n'arriverait pas non plus à faire circuler des bus dans un secteur où la congestion est particulièrement forte, sans ouvrages nouveaux. Et là, en l'occurrence, il s'agirait d'ouvrages compliqués car il faudrait par exemple franchir dans un même geste l'Isère, l'autoroute et la voie ferrée. On s'est donc mis à étudier très sérieusement ce transport par câble qui nous permettrait de relier les deux extrémités en 16 minutes, là où aujourd'hui, au mieux, en transport public, il faut 34 minutes en passant par le centre-ville de Grenoble. Ce transport nous permettra de créer, au cœur de la Presqu'île scientifique, un nouveau pôle d'échange entre la ligne B de tram prolongée, le transport par câble, les lignes express du département que j'évoquais tout à l'heure et qui passent presque toutes par la Presqu'île scientifique avec un arrêt à cet endroit, ainsi que la ligne de bus qui nous relie à l'aéroport de Lyon Saint-Exupéry, à une fréquence de la demi-heure en pointe. Le tracé de référence est un petit peu « biscornu ». C'est compliqué parce que le câble, contrairement au tram, a besoin d'une station pour changer de direction. Et ce qui coûte cher dans le câble, ce sont les stations, parce qu'il y a un bâtiment assez important. Une station intermédiaire, c'est un bâtiment d'une quarantaine de mètres de long dont on estime les coûts de 3 à 3,5 millions d'euros. En même temps, on a des contraintes de survol, on essaye de trouver des passages qui ne survolent pas trop les habitations pour éviter la gêne visuelle, pour éviter les contraintes incendie : cela nous oblige à passer très haut, à 20 mètres au-dessus des toits.

Agglomération grenobloise - Le projet de transport par câble



Source : SMTIC

Et puis l'enjeu principal est bien sûr de desservir les projets en cours et en l'occurrence « les Portes du Vercors », projet à la fois de logements et d'activités, qui va se développer le long d'une nouvelle avenue métropolitaine qui sera créée, dans laquelle passera le transport par câble.

Le pôle d'échanges multimodal de la gare de Grenoble

Quelques mots maintenant sur le réaménagement en cours de la gare de Grenoble. Cette gare date des Jeux Olympiques de 1968 : c'est une gare typique des années 60. Le trafic de la gare s'est développé très fortement, notamment depuis une quinzaine d'années : entre 2002 et 2010, il a doublé et il est prévu qu'il double à nouveau d'ici 2020. Donc, cela crée énormément de problèmes pour réserver les sillons. On a par ailleurs laissé construire derrière le quartier Europol dans les années 80 et on a perdu la possibilité de créer de nouvelles voies. Également, on a énormément de problèmes de gestion du site du pôle d'échanges global, puisqu'ici arrivent deux lignes de tram, la gare routière avec toutes les lignes du département qui sont nombreuses et puis cette demande très forte pour le vélo. Tous les partenaires se sont mis évidemment autour de la table car on sait bien qu'aujourd'hui, si les collectivités locales ne participent pas, il ne se passe plus rien dans le ferroviaire. À titre d'information, l'agglomération grenobloise met 17 millions d'euros dans ce qu'on appelle le sillon alpin, c'est-à-dire l'électrification du réseau ferroviaire entre Valence, Grenoble et Chambéry. Elle met 6 millions et demi d'euros dans la gare de Grenoble, la ville en met autant, le département finance également. Il ne se fait plus rien dans ce domaine-là s'il n'y a pas une participation forte des collectivités locales, ce qui est quand même l'un des problèmes. Et j'imagine que c'est aussi votre problème à Rouen.

Donc, la Métro a pris en 2000 une compétence réseau structurant et ce qu'on appelle « métro-vélo », c'est-à-dire tout ce qui concerne les services autour du vélo : location, stationnement, etc. Dans le cahier des charges de ce projet, on a donc demandé à avoir 2000 places de stationnement à la gare de Grenoble pour les vélos, dont 1500 en stationnements sécurisés, c'est-à-dire en ouvrage. On a ainsi décidé dans le projet de créer deux silos à vélo, de part et d'autre du faisceau de voies, avec chacun à peu près 550 places, des bâtiments indépendants, accessibles uniquement avec un système de badge, puisqu'en fait les usagers du train ont un abonnement et louent un emplacement de stationnement. Un nouveau bâtiment sera créé, qui sera pour moitié dédié au commerce et pour moitié à la maison du vélo, où seront transférées toutes les fonctions d'accueil pour les usagers des services métro-vélo. Le parvis qui aujourd'hui est encombré par la dépose-minute, le stationnement de courte durée, etc., sera totalement libéré des voitures, à part une voie pour les taxis, et rendu aux modes actifs, piétons et cycles.

Voilà les grandes lignes de ce projet. On crée aussi une gare double face avec un bâtiment côté Europol. Le coût global du projet est de 36 millions d'euros.

StationMobile

Le dernier point sur lequel je voulais m'attarder, c'est « StationMobile », ce qu'on a appelé auparavant la Gestion Multimodale Centralisée des Déplacements (GMCD). C'est un projet qui a une dizaine d'années, qui fonctionne depuis 2-3 ans et qui est toujours d'ailleurs en cours de développement. Son objectif est évidemment d'optimiser le fonctionnement des réseaux et cela est notamment lié à la contraction des budgets disponibles : on essaie de faire mieux à moindre coût en utilisant au mieux ce qui existe. L'objectif est aussi d'assurer une meilleure circulation des transports collectifs, notamment en anticipant sur les événements perturbateurs, en facilitant l'échange entre tous les gestionnaires de réseaux et en transmettant cette information en temps réel à tous les usagers des différents réseaux. Et quand je parle de réseaux, c'est à la fois les réseaux TC et les réseaux viaires.

Donc, le projet s'est traduit par un bâtiment, un système informatique et un système d'information des voyageurs, cofinancés par l'ensemble des partenaires concernés : État, Région, Département, Métro, ville de Grenoble et SMTc.

Un bâtiment de 2500 m² a été livré en 2010 pour un coût de 9 millions d'euros, dans lequel se sont regroupés, puisque c'est une démarche volontaire, l'ensemble des partenaires qui ont leurs postes d'exploitation. Il y a donc les Voies Rapides Urbaines, la Direction Interdépartementale des Routes Centre Est (DIRCE), le système autoroutier, la ville avec la gestion des feux, la Sémitag qui est l'exploitant des transports collectifs urbains, Transisère qui est l'exploitant du réseau départemental, et nous-mêmes, la Métro, qui exploitons notamment les vélos et qui assureront aussi le pilotage et la coordination de l'ensemble. On trouve donc dans ce bâtiment une salle de crise, des bureaux, des salles de réunion, en plus des PC appartenant à chacun des exploitants.

Tout converge vers ce bâtiment multi exploitants, toute l'information est regroupée et ensuite dispatchée en direction du public sous différentes formes : il y a un service d'alerte par SMS/Internet, il y a un serveur vocal, il y a le site Internet, il y a des applications mobiles.

On retrouve ainsi sur internet, tous les éléments nécessaires à un usager pour se déplacer.

Le calculateur d'itinéraire est multimodal y compris vélo, y compris marche et il est en temps réel, c'est-à-dire qu'il prend en compte la congestion, les problèmes d'embouteillages, de voirie, d'accidents, etc. On a lancé cela en 2003 pour l'ouvrir quelques années après, mais on a eu énormément de problèmes pour mettre en œuvre ce système informatique très complexe.

Et quasiment la totalité de l'information disponible sur Internet est disponible via une application Smartphone.

Pour terminer, j'insisterai sur le fait qu'il a quand même fallu une grande volonté politique pour mener à bien ce projet, car c'était compliqué de faire travailler ensemble tous ces partenaires. Cela impliquait un changement de culture, chacun étant dans son domaine et ayant l'habitude de travailler seul. Et ce n'est pas encore totalement gagné, le fait de les regrouper tous dans un même bâtiment ne suffit pas.

Et puis, je l'évoquais, les difficultés avec le système informatique qu'on va faire évoluer, puisque dans la même période de temps, le département a développé son propre système. On a donc, pour l'instant deux systèmes distincts, dont un système « Itinisère » qui fonctionne à l'échelle du département, mais qui n'est pas aussi poussé sur tous les modes que l'est notre système urbain et qui est beaucoup moins en temps réel que le nôtre. Notre objectif pour les années qui viennent est de faire converger ces deux systèmes pour n'en avoir plus qu'un seul, mais qui conserve toutes les fonctionnalités du système urbain.

J'en ai terminé et vous remercie de votre attention.

Grenoble - Tramway, station Alsace-Lorraine



Source : AURG

Pierre Bourguignon : Merci à vous, Michel Gilbert.

C'est donc le temps de notre deuxième moment d'échanges : la parole est libre.

Bruno Canivet : Par rapport à l'approche grenobloise sur le projet de 2015, je dirais que, pour la petite agglomération que je représente, on a mis cela en pratique à peu près depuis 1999 : hiérarchisation, correspondances, cadencement, rythme non calqué sur les vacances scolaires ou les vacances d'été... Enfin bref, on essaie de tenir compte des nouvelles mobilités. Mais évidemment, nous sommes à une autre échelle, beaucoup plus petite. Par contre, ce qui n'a pas été évoqué, c'est le niveau plus large des relations par rapport au Grésivaudan, par rapport au Voironnais... Parce que nous travaillons aussi sur ce type de relations. Je sais qu'il y avait des projets tram/train vers le Grésivaudan jusqu'à Pontcharra, à une époque et de l'autre côté jusqu'à Le Voreppe/Moirans...

Michel Gilbert : Du fait de la configuration géographique, on a des lignes de train qui sont en nombre limité puisqu'elles sont dans les vallées, et elles supportent des trafics très élevés sur lesquels on n'a absolument plus de sillons disponibles, même avec les évolutions en cours. Donc, on envisage un doublement des voies entre Grenoble et Moirans, qui se trouve à 15 km en direction de Lyon. C'est le tronc commun d'une ligne qui vient de Valence, et d'une ligne qui vient de Lyon. Ce sont là des montants de l'ordre de 700 millions d'euros et, pour l'instant, RFF hésite à s'engager dans ces investissements. Il est donc exclu que sur ces lignes principales, on puisse faire circuler des tram/trains puisqu'on est à saturation.

Par contre, on a ces lignes du département que j'évoquais tout à l'heure, les lignes « express », sur lesquelles on a commencé, depuis quelques années, à utiliser la bande d'arrêt d'urgence. Elle a été transformée en voie bus intermittente, c'est-à-dire qu'aux heures de pointe, sur 5-6 km au nord de Grenoble, la bande d'arrêt d'urgence devient une voie réservée strictement aux bus, ce qui leur permet de remonter la congestion qui est particulièrement dense dans ce secteur-là où l'on a deux autoroutes qui convergent en une seule, qui est saturée tous les matins. C'est ce que l'on appelle « voie spécialisée partagée » (VSP). Il y a tout un système de panneaux à messages variables, qui permet de gérer cela en assurant la sécurité et ce n'est possible que lorsque la vitesse sur les voies autoroutières descend en dessous de 50 km/h, c'est-à-dire quand on est vraiment dans un régime de congestion. À ce moment-là, la voie s'ouvre, elle change de statut, ce n'est plus une bande d'arrêt d'urgence, mais une voie bus que les réseaux du département et de la région (par exemple pour les liaisons vers l'aéroport) peuvent emprunter. C'est une expérience importante qui va être reproduite sur la branche en direction de Chambéry. C'est en cours d'études par le conseil général pour qu'on ait véritablement, depuis les péages jusqu'au cœur d'agglomération, des sites propres pour les bus du département. Et aujourd'hui, ces bus fonctionnent tellement bien que le département teste des véhicules à deux étages, et aussi des véhicules plus longs, et là aussi, dérogatoires par rapport à une circulation sur autoroute.

Pierre Bourguignon : Moi, ce qui me frappe beaucoup dans la présentation et dans ce que vous venez d'ajouter, c'est ce souci permanent grenoblois de pouvoir utiliser toutes les multifonctions, les multimodalités, les adaptations, de ne pas avoir d'*a priori* normatif, mais par contre, de pouvoir poser à partir des analyses objectives et à partir de tous les éléments de la technicité, tout un système que l'on peut travailler. Et vous faisiez remarquer très justement que finalement, c'est un travail permanent.

Donc on a là un cœur de préoccupations qui suppose de développer la connaissance, qui suppose de faire avancer des pratiques, parce que si cela n'est que du discours, cela devient agaçant pour certains et surtout improductif culturellement et pédagogiquement.

Sylvain Comte : Pour reprendre le questionnement de tout à l'heure sur les territoires périphériques, j'ai noté un parallèle intéressant avec Voiron. Vous parliez d'un bus toutes les cinq minutes entre Voiron et Grenoble, or Voiron, c'est à peu près 20 000 habitants à 30 km de Grenoble et 25 minutes à peu près. Louviers, c'est 18 000 habitants à 30 km de Rouen et 25 minutes environ en voiture. Avec 20 000 habitants, on a un potentiel d'un bus toutes les cinq minutes. Louviers/Rouen, c'est 10 liaisons par jour en car, plus les trains qui passent par Val-de-Reuil, mais on est très loin de cette fréquence potentielle. Donc, cela interroge sur l'organisation globale que l'on pourrait avoir sur notre secteur. Et cela veut dire qu'il y a des marges de progrès, indépendamment du réseau ferroviaire. On a beaucoup regardé les gares ferroviaires, mais je pense qu'il y a un vrai sujet de réflexion autour des liaisons interurbaines routières à mener entre les territoires périurbains, l'agglomération de Rouen et les AOT interurbaines.

Gérard Ducable : Je voudrais préciser, par rapport à ce qui vient d'être dit sur les lignes interurbaines que beaucoup de ces lignes sont trop focalisées au sein des régions, et qu'il y a aussi des besoins interrégionaux. Il y a 20 ou 30 ans, il y avait des lignes de bus qui reliaient Caen à Rouen, ce qui n'existe plus maintenant, et c'est très dommageable, en particulier pour le Roumois. Et puis, autre question par rapport aux « trains de bus » dans l'agglomération de Grenoble. Est-ce que généralement dans l'agglomération, vous avez des lignes de bus très longues ou des lignes sur des trajets courts ? Parce qu'on a l'impression que les lignes longues accumulent toutes les difficultés à chaque endroit un peu délicat de passage et ne donnent dès lors pas le résultat escompté.

Michel Gilbert : C'est une question compliquée parce que c'est celle de la diamétralisation. Quand on a des terminus en centre-ville, on est capable, effectivement, de raccourcir les lignes. Mais les terminus sont compliqués à gérer dans une partie dense de la ville car ils génèrent des nuisances de bruit, de pollution, avec les moteurs qui tournent l'été pour la climatisation et l'hiver pour le chauffage. Donc, on essaie de limiter les terminus dans les zones hyper denses, ce qui veut dire qu'on prolonge les lignes. Par contre, on essaye de limiter les perturbations sur ces lignes en offrant des linéaires de voies réservées qui sont importants, et qui le sont de plus en plus. Mais en même temps, dans le centre-ville, on ne peut pas passer partout et, du coup, les « trains de bus » se retrouvent sur les voies de bus des principaux axes. Et tout l'enjeu, c'est d'arriver, là aussi, à quadriller le centre-ville.

Mamadou Diallo : J'ai une question par rapport au téléphérique. C'est très intéressant en terme de coût. Mais est-ce que ce n'est pas lié à la configuration géographique du terrain ? Parce que nous, ici, on n'a pas de montagnes, on a quelques collines au nord, et tout le reste c'est quand même plat. Donc est-ce que le coût que vous avez indiqué, trois à quatre fois moins cher que le tram serait vrai dans une autre configuration ?

Michel Gilbert : Il y a deux projets. Il y a un projet en direction des falaises du Vercors qui est dans la pente et un projet complètement plat, au-dessus du fleuve, de la voie ferrée, des autoroutes... donc avec le franchissement de cinq grosses coupures urbaines. Et cela, on ne sait pas bien le faire avec d'autres modes. De même à Rouen, j'ai cru comprendre que TEOR monte sur le plateau et c'est une des raisons pour lesquelles le bus a été choisi. Pour aller sur un plateau, le câble est tout à fait adapté. Il y a des villes d'ailleurs, je crois que c'est Béziers, qui l'envisagent pour relier le bas et le haut. Donc, on peut trouver du câble dans des usages de plaine et de ville.

Laurent Moreno : Effectivement. Dès l'instant où les ouvrages d'art qu'une solution en dur imposerait, sont très coûteux, le câble se justifie. Après, ce que vous avez montré, c'est que cela assure un maillage tout de même moins fin que des tramways, parce que les stations sont beaucoup plus éloignées. Les stations sont effectivement ce qui coûte le plus cher dans l'opération, donc, si on les multiplie, forcément, on fait monter l'addition. Si on devait résumer, il y a deux situations qui justifient le câble : c'est un fort dénivelé ou bien les franchissements successifs de grandes infrastructures.

Michel Gilbert : Il y a plusieurs projets en cours, en France. Il y a un projet à Brest au-dessus de la Penfeld qui est assez simple et très court, avec un seul pylône. Il y a un projet parisien, dans le Val-de-Marne, qui justement doit gérer à la fois du dénivelé et le franchissement d'une gare de triage, d'une autoroute. Il y a un projet à Toulouse, où là aussi il faut franchir deux bras de la Garonne et une autoroute.

Laurence Larmaraud : Connaissez-vous des exemples réussis en termes d'insertion urbaine ?

Michel Gilbert : On n'a pas d'exemple en France à part, finalement, Grenoble et son câble de la Bastille, qui est en plein cœur de ville mais qui a un usage touristique. Par contre, on a de plus en plus d'exemples à l'étranger, notamment en Amérique Latine, dans le Maghreb, en Asie du Sud-Est, en Suisse, en Allemagne aussi. Donc, ce sont des systèmes qui se développent. À Londres, maintenant, ils ont installé un transport par câble pour relier la colline de Greenwich aux Docks.

Sylvain Comte : La DREAL, dans le cadre de la réflexion sur la gare de Rouen Rive Gauche et pour résoudre les questions des accès, a suggéré qu'il puisse y avoir un transport par câble entre la Rive Gauche et la Rive Droite pour traverser la Seine et rejoindre l'autre côté en direction des plateaux Est. Ce qui paraît être aujourd'hui une solution dans la mesure où l'on a une somme de contraintes qui seraient résolues à moindre coût par ce système-là. Mais on n'est pas sur un linéaire très long.

Michel Gilbert : Cela peut fonctionner, comme les systèmes qu'on appelait et qu'on appelle encore hectométriques, c'est-à-dire des systèmes qu'on trouve dans les aéroports ou sur des distances assez courtes, mais qui permettent par la fréquence des cabines (toutes les 20 secondes) d'effacer le temps d'attente qu'on trouve parfois dans l'intermodalité.

Jean-Pierre Girod : Je crois qu'il faut bien prendre en compte la topographie du bassin de Rouen car même si on n'est pas dans une zone de montagnes, on est bien dans une zone de vallées, avec des pentes qui peuvent être rédhibitoires, y compris en termes de déplacement vélo. Et c'est une contrainte, puisqu'on a des pentes quelquefois jusqu'à 17 %, même si c'est sur de courtes distances. C'est pour cela que le vélo électrique se développe.

Michel Gilbert : Sur cette question, je souhaite préciser que le vélo comme mode d'accès à la gare multiplie par 15 l'aire de chalandise par rapport à la marche. Pour un temps de parcours donné, on a donc un périmètre d'accessibilité de la gare qui est multiplié en surface par 15 : c'est considérable. Et donc, c'est vraiment un mode à encourager pour accéder aux gares, lesquelles connaissent, lorsqu'on développe le ferroviaire – et chez nous, c'est particulièrement fort – des problèmes de stationnement automobile à cause du rabattement. On a donc intérêt à développer l'accessibilité vélo.

Jean-Pierre Girod : Ma deuxième remarque concerne le transport par câble. Il faut savoir qu'il y a eu des projets dans le passé et ce sont sûrement des choses qu'il faut regarder à nouveau. Dans nos réflexions, il ne doit pas y avoir d'exclusive, mais il doit y avoir une complémentarité. Et c'est ce que vous avez démontré dans l'exemple de Grenoble : la complémentarité de différents modes de transport. En sachant que ce qui est intéressant à Grenoble, c'est la fréquence relativement forte, aussi bien en bus qu'en tram, sur un certain nombre d'axes structurants et d'autre part, une ouverture de l'offre en fin de semaine, qui permet, d'aller au cinéma ou au spectacle en utilisant les transports en commun, ce qui n'est guère possible ici. Enfin, il faut noter que votre agglomération compte à peu près le même nombre d'habitants que la nôtre, c'est-à-dire que nous sommes à des échelles comparables et donc dans quelque chose d'atteignable. Certes, les configurations sont différentes, l'étalement est différent, mais je retiens que dans votre proposition d'avenir, vous vous êtes donné des objectifs relativement précis : 99 % de la population couverte par les transports collectifs, 75 % à moins de 5 ou 10 minutes d'un axe structurant. Ce sont des objectifs intéressants puisqu'automatiquement, cela donne une alternative à tout habitant de l'agglomération pour privilégier le transport collectif ou avoir un mode d'approche simple pour arriver au transport collectif. J'ai noté aussi l'approche vélo. Il y a une vraie prise en compte pour qu'on puisse se rendre dans les points nodaux. Par contre, nous, dans notre grande réflexion, et sur notre bassin de vie, je pense qu'il y a un gros travail à faire pour savoir quels sont les pôles d'intermodalité qu'on souhaite mettre en place. Parce que c'est soulever par exemple le problème du Roumois où effectivement, il y a une gare dans le village de Thuit-Hébert qui est peu utilisée. Et ceci s'insère dans une problématique d'aménagement beaucoup plus large. Pour reprendre l'exemple de Thuit-Hébert, nous avons en tant que parc naturel régional des boucles de la Seine normande, demandé que la ligne de car qui relie Saint-Valéry à Yvetot soit prolongée jusqu'à Bourghtheroulde, mais en passant bien entendu à Thuit-Hébert. C'est une ligne TER par car, mais qui permettrait effectivement de desservir un certain nombre de communes à l'intérieur du parc, et surtout d'offrir à un public francilien qui n'a pas de voiture, la possibilité de venir sur le territoire du parc et de bénéficier d'un certain nombre de politiques touristiques ou d'animations. Il y a un véritable enjeu d'aménagement à l'échelle d'un bassin de vie, en liaison avec l'ensemble des infrastructures existantes. Vous avez évoqué quelque chose que je considère comme très important, c'est que la réflexion doit accompagner les grands projets urbanistiques qui seront développés. Il faut anticiper les besoins futurs chaque fois qu'on se pose la question de ce que l'on veut faire, sinon, cela paraît difficile ensuite de rattraper des coups partis.

Michel Gilbert : Sur cette dernière question, qui est fondamentale et transversale à toutes les politiques de développement d'agglomération, nous avons en 2006 établi « la charte urbanisme et transport », suite à un travail entre élus et techniciens. Cette charte recense les principes que vous venez d'évoquer, les développe, et ces principes se traduisent dans ce qu'on appelle les contrats d'axe. On a mis en œuvre un premier contrat d'axe autour de la ligne de tram E (donc celle qui est en cours de construction) dans lequel on implique tous les partenaires, et en particulier les communes, avec des objectifs chiffrés de développement du logement, notamment social, avec l'objectif que la densification se fasse à proximité des lignes et des stations, et pas ailleurs. Les communes se sont engagées et en échange – c'est un peu la carotte – on a inscrit 11 millions d'euros au budget du projet tram qu'on redistribue aux communes pour des aménagements qui ne sont pas pris en charge par le projet tram lui-même, mais qui visent à faciliter l'accès aux stations. Ces 11 millions sont clairement conditionnés par la réalisation des objectifs, donc des engagements que les communes ont pris. Par ailleurs, la Métro s'engage sur les aménagements cyclables, le département sur l'aménagement de sa voirie départementale et de ses lignes de TC, etc. On regroupe tout cela dans un document qui est délibéré par l'ensemble des partenaires. Il n'a pas une validité réglementaire au sens juridique du terme, mais il a le poids des délibérations qui sont prises par tout le monde.

Pierre Bourguignon : Et des financements possibles, ce qui n'est pas négligeable !

Bruno Canivet : Chez nous, on retrouve cette préoccupation au niveau du SCoT et du programme local de l'habitat, où on a bien indiqué, favoriser l'habitat autour des stations de transport en commun, et pas ailleurs.

Pierre Bourguignon : Ce sont aussi des éléments de problématique du D00 du SCoT de l'agglomération Rouen-Elbeuf-Austreberthe, plus les dimensions de contrats d'axe, sur lesquelles il faudra que les uns et les autres puissent revenir sérieusement.

Sylvain Comte : Dans la dimension du contrat d'axe, ce qui est intéressant, c'est « la carotte » qui va avec « le bâton » du document d'urbanisme. Mais comme il y a des financements à la clé, ce n'est pas une affaire simple. J'avais une question : pour les 99 % de la population desservie, cela comprend la partie « Flexo », c'est-à-dire le transport à la demande ?

Michel Gilbert : Oui, parce qu'on est une agglomération dense, mais avec quand même des secteurs, notamment sur les coteaux très peu denses, sur lesquels on va mettre des lignes structurantes.

Pierre Bourguignon : Je propose à présent de conclure cette 9^e Rencontre(s). Je tiens à vous remercier de la grande richesse de vos propos qui seront, comme nous en avons pris l'habitude, fidèlement retranscrits. Nous avons pu, ce matin, aborder la question des transports collectifs comme une réponse aux besoins des usagers, des habitants, des entreprises installés dans un espace, plus qu'un territoire, dont ils font l'activité. Ces transports sont des réponses ponctuelles à des besoins actuels ou des besoins à venir. Mais ils peuvent aussi devenir de véritables leviers d'attractivité, dès lors que sont recherchés des objectifs précis comme l'effet réseau, l'intermodalité, la mobilisation de l'espace public pour les piétons et cyclistes. Naturellement, la voiture individuelle carbonée ou décarbonée continuera d'avoir une place importante dans les déplacements. Mais plus les autres modes seront attractifs et plus elle sera contrainte, plus elle perdra son statut de réflexe quotidien pour nombre de nos concitoyens. Je vous remercie de votre contribution au débat, beaucoup de vos propos nous seront utiles collectivement. Je vous donne rendez-vous le 25 septembre pour une nouvelle Rencontre(s) sur le thème de « la diversité du tissu économique et les dynamiques de la métropolisation ». D'ici là je vous souhaite un bel été.



1 > 7 octobre 2010 > Retours d'expériences de 4 agences d'urbanisme



2 > 7 avril 2011 > La démarche de l'interscot



3 > 16 juin 2011 > État d'avancement du dossier de la ligne nouvelle Paris-Normandie



4 > 6 octobre 2011 > La mobilité des habitants des espaces périurbains



5 > 23 février 2012 > Perspectives d'évolutions démographiques du bassin de vie de Rouen



6 > 12 septembre 2012 > Le mode d'usage de l'espace
Les pratiques et les coûts de l'aménagement



7 > 25 octobre 2012 > Le référentiel logistique et « l'Axe Seine »



8 > 7 mars 2013 > Regard des habitants sur leur logement et le cadre de vie

agence d'urbanisme de rouen
et des boucles de seine et eure
101, boulevard de l'Europe - CS 30220
76004 Rouen Cedex 1
Tél : 02 35 07 04 96 – Fax : 02 35 36 82 98
Courriel : contact@aurbse.org
Site : www.aurbse.org