

NANTES

Réponse de la liste « Mieux vivre à Nantes » Menée par Laurence Garnier

Grille d'analyse à destination des candidats aux élections
municipales et intercommunales des 15 et 22 mars 2020

Questionnaire « transport, mobilité, logistique » à destination des candidats aux élections municipales et intercommunales

*Communes membres d'une intercommunalité dotée de la
compétence d'autorité organisatrice de la mobilité*

Le questionnaire qui suit s'adresse aux listes candidates aux élections municipales et intercommunales des 15 et 22 mars 2020 dans des communes intégrées au périmètre d'une autorité organisatrice de la mobilité intercommunale.

Les collectivités du bloc communal portent de très nombreuses compétences en matière de transport, mobilité et logistique

Les questions de transport, mobilité et logistique, constituent une part substantielle des politiques publiques territorialisées. Depuis la loi LOTI de 1982 et le développement des intercommunalités, elles n'ont cessé d'être précisées et renforcées. Au lendemain de l'adoption de la Loi d'orientation des mobilités adoptée le 24 décembre 2019, et dont les textes applicatifs sont encore en cours de préparation et de discussion, **l'objectif de ce questionnaire est d'identifier l'ensemble des responsabilités des collectivités du bloc communal qui appellent une décision politique, et peuvent faire l'objet d'un débat d'orientation.** C'est la raison pour laquelle le nombre des questions apparaît aussi important.

Huit grands enjeux pour le mandat 2020-2026

Pour faciliter leur compréhension et leur intégration dans un projet global de mobilité, chaque question est introduite par un court paragraphe en italique qui précise les enjeux et notions auxquels elle fait référence, ainsi que le cadre des compétences dans lesquelles elle s'inscrit.

- Le questionnaire commence par une question générale destinée à replacer les questions de transport, mobilité et logistique, dans une vision globale de l'aménagement du territoire, des modes de vie et des besoins d'accessibilité.
- Les deux parties qui suivent traitent des deux compétences principales qui sont à la disposition des collectivités du bloc communal pour l'organisation des mobilités sur leur territoire : les transports en commun et les politiques des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) d'une part, et d'autre part la gestion du réseau viaire, portée par les communes et/ou les intercommunalités selon les territoires.
- La partie quatre aborde également la voirie et les infrastructures de transport mais dans le cadre plus large de leur interface avec le cadre de vie des habitants du territoire.

- La partie cinq se concentre spécifiquement sur les politiques de stationnement, liées au pouvoir de police exercé par le maire ou le président de l'intercommunalité. Sont ensuite abordés en sixième partie les pôles d'échanges et les questions relatives à l'organisation de l'intermodalité, à l'intérieur du territoire comme pour les connexions avec les autres territoires.
- La partie sept traite des différentes infrastructures linéaires de transport.
- Les outils réglementaires d'une politique intégrant les enjeux logistiques, sur lesquelles les communes et les intercommunalités peuvent avoir un rôle d'encadrement et de coordination, sont traitées dans la huitième et dernière partie.

Un dossier documentaire est joint au questionnaire pour donner un aperçu des outils à disposition du bloc communal pour élaborer et mettre en œuvre des politiques locales de mobilité qui concrétisent une vision politique. Le dossier comporte une note sur la répartition des compétences de planification et d'organisation des mobilités et de gestion et de police de voirie, ainsi qu'une synthèse des principaux éléments de la nouvelle loi d'orientation des mobilités. Un glossaire rassemble les définitions des notions et outils les plus importants traités par la loi et les textes réglementaires.

Le conseil scientifique de TDIE vous invite à répondre librement à ce questionnaire, en choisissant les questions qui vous paraissent nécessiter une réponse compte tenu des enjeux et des défis de votre territoire auxquels vous souhaitez que votre projet apporte des réponses et des solutions. L'ensemble du questionnaire est résumé en deux pages ci-après (« questionnaire synthétique »).

NB : Certaines questions ne concernent que des territoires particuliers, que ce soit du fait de leurs caractéristiques géographiques ou en raison de leurs compétences.

Vous pouvez renvoyer votre questionnaire par mail à : secretariat@tdie.eu

Toute réponse reçue par TDIE sera publiée sur le site Internet de TDIE : www.tdie.eu

Questionnaire synthétique

1. Aménagement du territoire, mobilités et modes de vie (questions 1.1 à 1.3 du questionnaire)

Les politiques de mobilités s'inscrivent dans un contexte plus large d'aménagement du territoire et d'évolution des modes de vie.

- Quelle place donnez-vous à la mobilité dans le projet que vous portez et pour quels objectifs ?

Mieux vivre à Nantes consiste notamment à offrir des solutions pour se déplacer plus facilement et plus rapidement. Notre objectif est donc de diminuer la place de la voiture en ville, au profit des transports publics (en développant le réseau, en augmentant le nombre de places en parking relais, + 2000 places en entrées d'agglomération, en développant une politique tarifaire incitative, et en travaillant avec les collectivités limitrophes pour cofinancer des solutions de transports adaptées aux besoins) et au profit des transports doux, notamment grâce à un Plan vélo d'envergure doté de 90 M€ sur le mandant pour atteindre 12% de part modale.

- Comment évaluez-vous les différents besoins de mobilité sur votre territoire ?

Les besoins des Nantais, des habitants de la Métropole, mais également des habitants des territoires limitrophes sont importants mais diversifiés. Il faut donc offrir des réponses en matière de transports publics (en sortant enfin du réseau en étoile qui oblige les usagers des transports à passer par le centre-ville de Nantes pour traverser l'agglomération), en matière de modes doux, comme en termes de lutte contre les embouteillages (alors que Nantes est la championne de France de l'augmentation du temps passé dans les bouchons).

- Comment souhaitez-vous collaborer avec les différentes parties prenantes de mobilité (Région, usagers, employeurs...) pour la mise en place des politiques locales de mobilité ?

Nous créerons un Syndicat Mixte des Transports publics associant l'ensemble des acteurs concernés pour développer des solutions à l'échelle de l'aire urbaine de Nantes. Ceci nous permettra à terme de proposer un ticket unique de transport.

2. Transports publics et services de mobilités (questions 2.1 à 2.8 du questionnaire)

L'organisation de la mobilité relève de l'Autorité organisatrice de la mobilité (AOM), une compétence des intercommunalités.

- Quels services de mobilité souhaitez-vous développer sur votre territoire ? Pour répondre à quels objectifs ?

Création d'un syndicat Mixte.

- Quelles politiques et quels outils souhaitez-vous mettre en place afin de favoriser l'accessibilité pour tous les habitants ?

Mise en œuvre du ticket unique de transport.

Politique tarifaire incitative : diminution de 15% du prix des abonnements pour revenir au niveau de 2014 (et annuler l'ensemble des augmentations votées par la majorité sortante), extension de la gratuité pour les enfants jusqu'à 11 ans (pour inciter les familles à utiliser les transports en commun).

Adoption d'un plan vélo ambitieux : création de véloroutes pour relier les communes de la Métropole entre elles, création de vélorues dans tous les quartiers, avec des pistes sécurisées, larges et continues, formation des élèves de primaire au savoir rouler (permis vélo). Installation de points infos vélo dans les mairies annexes, mairies de quartier, dont le rôle sera renforcé par la création de 11 Maires de quartier. Généralisation des sas vélo trop peu connus et respectés aujourd'hui. Mise en place des cédez-le-passage cyclistes partout où cela est possible sans mettre en danger la sécurité des usagers. Augmentation du nombre de double sens-cyclables partout où cela est possible sans mettre en danger la sécurité des usagers. Nous travaillerons avec nos 11 maires de quartiers à un maillage cyclable de chaque quartier. Vélorues dans chaque quartier (rue dédiée vélo ou rue avec un sens unique voiture et double sens cyclable sécurisé), aménagement de carrefours cyclables. Réalisation d'une cartographie du réseau vélo comme pour le réseau TAN en mettant en oeuvre une signalétique adaptée (couleur, direction, numéro de ligne...). Installation d'un point d'accueil vélo par quartier : aire de services avec pompes à vélo, abris, point d'eau, points de recharge électrique...

Le financement des transports collectifs repose sur un équilibre entre recettes tarifaires, versement mobilité et concours des collectivités et de l'État.

- Selon vous, quels doivent-êre les objectifs de la politique de tarification et dans quelle stratégie globale doit-elle s'inscrire ?

La politique tarifaire doit répondre à un double objectif : inciter à l'usage des transports publics (d'où nos propositions : 15% de réduction des abonnements, extension de la gratuité de 6 à 11 ans, augmentation de la durée de validité du ticket de 1 à 2h), et permettre le développement du réseau (d'où notre opposition à la gratuité prônée par certains candidats) qui a besoin d'entretien et d'investissement.

3. Usages de la voirie, véhicules individuels et vélo (questions 3.1 à 3.7 du questionnaire)

Les politiques de gestion de la voirie visent à favoriser la mobilité des personnes tout en limitant les nuisances et les externalités négatives liées à son usage.

- Quelle stratégie souhaitez-vous mettre en place sur votre territoire pour lutter contre la congestion et la pollution de l'air (ZFE, autre...) ?
- Quels objectifs avez-vous pour la pratique du vélo sur votre territoire ?
- Etes-vous favorable à la création de voies réservées à certains véhicules ?
- Quels objectifs avez-vous pour l'électromobilité et la mobilité décarbonée en général sur votre territoire ?

Nous généraliserons le 30 km/h à toute la ville. Nous lancerons une étude pour étendre à toute la ville le stationnement payant en instaurant la gratuité pour les riverains (pour les inciter à ne pas utiliser leur voiture au quotidien). Nous travaillerons à la limitation du nombre de poids lourds et de véhicules de livraison dans le centre-ville au profit de solutions propres.

La diminution de la place de la voiture est notre objectif. Pour celles et ceux qui ne peuvent pas se déplacer sans leur voiture, nous mettrons en place des dispositifs incitant à recourir à des véhicules propres et non émetteurs de gaz à effet de serre.

Sur le vélo, notre objectif est d'atteindre 12% de part modale.

Favoriser le développement de l'électromobilité est un enjeu, à la fois sur le parc de transports publics, mais également sur le maillage de la métropole de bornes à recharge rapide pour les véhicules de particuliers.

4. Espace urbain, mobilités et cadre de vie (questions 4.1 à 4.3 du questionnaire)

L'espace urbain est un espace contraint où se déploient de multiples activités. Son partage entre différentes activités urbaines et entre les différents modes de déplacement constitue le principal moyen de régulation de la mobilité.

- Quelles mesures en faveur de la marche ou du cadre de vie en général souhaitez-vous mettre en place sur votre territoire ?
- Comment envisagez-vous de concilier les différents usages qui s'expriment autour des canaux et des fleuves (fret, usages récréatif, accueil de bateaux stationnaires...) ?

La généralisation du 30 km/h doit permettre de pacifier les relations entre les usagers.

Nous mettrons en œuvre un code de la rue, rédigé avec l'ensemble des représentants des usagers de l'espace public pour rappeler les droits et devoirs de chacun. Ce document servira de base au bien vivre ensemble sur l'espace public. Il sera appliqué par les policiers municipaux et les ASVP qui sanctionneront les comportements dangereux et illégaux.

5. Politique de stationnement (questions 5.1 à 5.3 du questionnaire)

Le stationnement constitue un levier important des communes et des intercommunalités pour la gestion des pratiques de mobilité.

- Quelle place accordez-vous à la politique de stationnement dans la politique générale de mobilité de votre collectivité ?

Évoqué ci-dessus : Nous lancerons une étude pour rendre payant l'ensemble du stationnement dans tous les quartiers de Nantes, avec gratuité pour les habitants du quartier, afin que stationner sa voiture près de chez soi ne coûte rien et que la prendre pour aller se garer ailleurs à Nantes occasionne un coût de stationnement systématique.

N'ayant pas de visibilité aujourd'hui sur l'impact financier d'une telle mesure pour la collectivité et pour le pouvoir d'achat des Nantais, nous la formulons uniquement comme un objet d'études.

Nous créerons également 2 000 places de parking relais pour offrir des solutions en entrées de ville et/ou d'agglomérations. Création de 4 nouveaux P+R dans les secteurs Chevigné, Hôpital nord Laënnec, Porte de Rezé et centre commercial Carrefour Beaujoire route de Paris. Ces nouveaux P+R seront desservis par des lignes de Chronobus prolongées.

6. Intermodalité, mobilités interurbaines, longues-distances et touristique (questions 6.1 à 6.6 du questionnaire)

Les systèmes de rabattement vers les gares (parcs relais, navettes collectives, stationnements vélos, ...) sont essentiels pour réaliser l'intermodalité des systèmes de transport.

- Quelle politique souhaitez-vous mettre en place pour favoriser l'intermodalité ? En particulier, souhaitez-vous développer des parcs-relais sur votre territoire ?

Les mobilités non-urbaines ne sont pas de la compétence de l'autorité organisatrice de la mobilité. Certains services de mobilité ou projets d'infrastructures majeurs de transport interurbain peuvent bénéficier d'un soutien des collectivités locales.

- Êtes-vous favorable au développement de nouveaux services ferroviaires sur votre territoire (de type RER métropolitain par exemple) ?

Nous créerons 2 000 places de parking relais pour offrir des solutions en entrées de ville et/ou d'agglomérations. Création de 4 nouveaux P+R dans les secteurs Chevigné, Hôpital nord Laënnec, Porte de Rezé et centre commercial Carrefour Beaujoire route de Paris. Ces nouveaux P+R seront desservis par des lignes de Chronobus prolongées.

Nous lancerons un projet de chemin de fer urbain en reliant Chantenay au centre de Nantes. L'aménagement du Bas Chantenay rend possible cette projection, le potentiel existant. Ce projet devra être porté par la Région.

Nous travaillerons également à un Réseau Express Métropolitain Nord/Sud – Est/Ouest en commençant par une liaison ouest/est sur le tronçon Chantenay/Carquefou (20 000 déplacements de Carquefou à Nantes par jour) : création d'une halte ferroviaire dans le secteur Daviais pour désengorger la gare de Nantes.

7. Infrastructures (questions 7.1 à 7.5 du questionnaire)

Les collectivités sont confrontées au défi de la gestion d'un patrimoine important d'infrastructures routières et de transports collectifs.

- Quels besoins identifiez-vous en termes de rénovation, de maintenance, de modernisation ou de création d'infrastructures sur votre territoire ?
- Souhaitez-vous développer votre réseau avec de nouvelles lignes de transports collectifs en site propre ?

Les besoins de rénovation et de maintenance du réseau sont importants au regard du retard pris ces dernières années sur l'entretien du parc et du réseau, se traduisant par une augmentation des avaries techniques.

Nous prolongerons plusieurs lignes structurantes : prolongement de la C3 jusqu'à l'Hôpital Nord Laënnec. Prolongement de la ligne C1 de Haluchère jusqu'au secteur du centre commercial Carrefour Beaujoire en limite de Carquefou. Connexion des lignes C3 et C7 à l'est de Nantes. Prolongement de la ligne 4 jusqu'au centre-ville de Vertou. Connexion de la ligne 4 avec la ligne 2 de tramway. Prolongement de la ligne 5 via un nouveau franchissement de Loire (réservé à la ligne 5 et aux modes doux) à la pointe de l'île de Nantes pour relier la gare de Chantenay. Augmentation de la fréquence de passage de la ligne 10 permettant de relier l'est et l'ouest de Nantes sans passer par le centre-ville (passage toutes les 5 minutes contre 10 minutes actuellement).

Sur le développement du réseau. Notre objectif est de restructurer le réseau pour passer d'un réseau en étoile (tout converge par le centre-ville) à un réseau en toile d'araignée afin de mieux préparer le territoire autour d'une métropole locomotive et non pas aspirateur, et anticiper la gestion des flux des deux grands pôles d'aménagement urbain que sont l'île de Nantes et Chantenay.

Cela passe par la réalisation de la connexion des lignes 1 et 2 (tramway) et le lancement des connexions des lignes 1 et 3 et des lignes 2 et 3 de tramway sur la partie ouest de la métropole : cela créera un véritable réseau métropolitain qui soulagera le centre de Nantes et fera gagner un temps précieux aux usagers avec une meilleure desserte des communes de l'ouest de la Métropole et des quartiers nantais.

Mesures réalisées durant le mandat 2020-2026

1 PROLONGATION DU C3
Jusqu'à l'hôpital Laënnec
CRÉATION D'UN P+R À proximité

2 PROLONGATION DU C1
De Haluchère-Batignolles vers la zone commerciale Beaujoire-Noé blanche et création d'un P+R dans ce secteur

3 CONNEXION C7 - C3
Souillarderie / bd. de Doulon

4 CONNEXION BUSWAY 4 - TRAM L2
Foch-Cathédrale / Bonde / Saint-Mihiel

5 PROLONGATION DU C5
Un peu au-delà de la gare de Chantenay, via un **nouveau franchissement de Loire** au Hangar à bananes
CRÉATION D'UN P+R
Entre Cheviré et la gare de Chantenay

6 RENFORCEMENT DU BUS 10
Un bus toutes les 5' aux heures de pointe entre Gare de Chantenay et Bd de Doulon (toutes les 10' aujourd'hui)

7 CRÉATION D'UN P+R
À proximité de la porte de Rezé

8 PROLONGATION DU BUSWAY
Vers le centre de Vertou en 2027

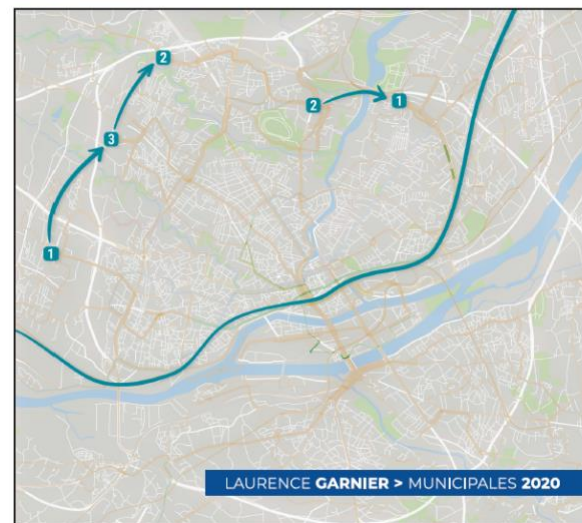
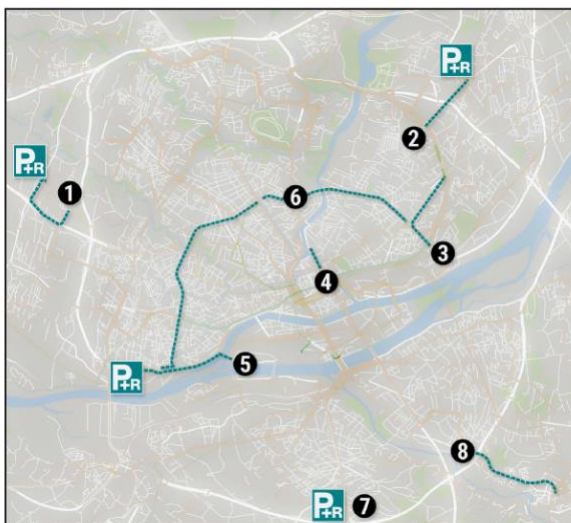
Un schéma directeur des transports publics lancement des études

1 → 3 CONNEXION DES LIGNES 1 ET 3 DU TRAMWAY

3 → 2 CONNEXION DES LIGNES 3 ET 2 DU TRAMWAY

2 → 1 CONNEXION DES LIGNES 2 ET 1 DU TRAMWAY

UNE LIGNE DE TRAIN
Se déplacer mieux et plus vite
Une ligne de chemin de fer urbain partant de Chantenay pour aller vers Carquefou, avec création d'une station à Commerce et en gare de Nantes.



8. Logistique urbaine (questions 8.1 à 8.3 du questionnaire)

La distribution de marchandises et autres services urbains représente 20% du trafic, 30% de l'occupation de la voirie et 50% des émissions pour certains polluants.

- Quelle réglementation des véhicules, quelle réglementation des véhicules et quelle stratégie globale d'aménagement souhaitez-vous mettre en place pour la logistique urbaine sur votre territoire ?

Limiter le nombre de poids lourds obligera à développer d'autres solutions, propres. Le recours, par exemple, aux vélos cargos pour les livraisons dans les derniers kilomètres obligeront la collectivité à créer des aires logistiques.

Table des matières

1. Aménagement du territoire, mobilités et modes de vie	10
1.1. Aménagement du territoire, mobilités et modes de vie	10
1.2. Coordination et dialogue avec les parties prenantes de la mobilité	10
1.3. Plans de mobilité employeurs	10
2. Transports publics et services de mobilités	11
2.1. Evolution de l'offre de transports publics et de services de mobilités	11
2.2. Ressort territorial, gouvernance et desserte du territoire	11
2.3. Tarification des réseaux de transports publics	12
2.4. Transport à la demande	12
2.5. Accompagnement de services de covoiturage	12
2.6. Services numériques multimodaux et mobilité servicielle	12
2.7. Transition énergétique des bus et des flottes des collectivités	13
2.8. Accessibilité des personnes handicapées et à mobilité réduite	13
3. Usages de la voirie, véhicules individuels et vélo	13
3.1. Lutte contre la congestion et la pollution de l'air	13
3.2. Politiques en faveur de la pratique du vélo	14
3.3. Engins de déplacements personnels et services de free-floating	14
3.4. Voies à occupation multiple	15
3.5. Véhicules de transport avec chauffeur	15
3.6. Déploiement de bornes de recharge pour le véhicule électrique	15
3.7. Politiques en faveur du véhicule autonome	15
4. Espace urbain, mobilités et cadre de vie	16
4.1. Politique piétonne et partage de l'espace urbain	16
4.2. Grands axes urbains	16
4.3. Transport fluvial et usage des berges	16
5. Politique de stationnement	16
5.1. Politique générale et stationnement payant sur voirie	16
5.2. Stationnement sur voirie des deux-roues motorisés	17
5.3. Stationnement dans le parc privé	17

6.	Intermodalité, mobilités interurbaines, longues-distances et touristique	17
6.1.	Intermodalité et parc-relais	17
6.2.	Mobilités pendulaires interurbaines	17
6.3.	Transports de longue distance par autocar et gares routières.....	17
6.4.	Cars de tourisme	18
6.5.	Autres projets de mobilité interurbaine et longue-distance	18
6.6.	Connexions aériennes	18
7.	Infrastructures.....	18
7.1.	État, entretien et modernisation des infrastructures	18
7.2.	Projets d'infrastructures routières.....	18
7.3.	Projets de transports en commun en site propre.....	18
7.4.	Gestion des chantiers d'infrastructures.....	19
7.5.	Expérimentations de nouvelles infrastructures.....	19
8.	Logistique urbaine.....	19
8.1.	Réglementation des véhicules	19
8.2.	Stationnement.....	19
8.3.	Politique immobilière et coopération inter-collectivités.....	19

1. Aménagement du territoire, mobilités et modes de vie

1.1. Aménagement du territoire, mobilités et modes de vie

Les politiques de mobilités s'inscrivent dans un contexte plus large d'aménagement du territoire et d'évolution des modes de vie. Les politiques du logement et d'urbanisme, la gestion de l'étalement urbain, la densification prioritaire autour des stations de transport collectif, la répartition des services publics, des lieux de travail, de commerce et de loisirs, ou encore les systèmes numériques impactent les besoins et la nature des mobilités. Par ailleurs, la connaissance des usages et des besoins de mobilités des habitants et des usagers d'un territoire, notamment au travers d'enquêtes ménage-déplacement, est importante pour définir des politiques publiques adaptées et efficaces.

- Quelle place donnez-vous à la mobilité dans le projet que vous portez et pour quels objectifs ?
- Comment évaluez-vous les différents besoins de mobilité sur votre territoire ? Les données disponibles sur les mobilités de votre territoire vous paraissent-elles suffisantes ?
- Quelles politiques publiques envisagez-vous de mobiliser pour agir sur les besoins de mobilité ? Comment intégrerez-vous les problématiques de mobilité lors de la conception de projets d'aménagements et de la délivrance des permis de construire ?

1.2. Coordination et dialogue avec les parties prenantes de la mobilité

La Région est chef de file de la mobilité et coordonne notamment les fonctions relatives à la tarification, l'intermodalité, la billettique ou l'information multimodale.

- Comment souhaitez-vous collaborer avec la Région pour la mise en place des politiques locales de mobilité ?

La Loi d'orientation des mobilités (LOM) prévoit la création d'un Comité de partenaires associant « a minima des représentants des employeurs et des associations d'usagers ou d'habitants », et qui est consulté « au moins une fois par an et avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité », ainsi que « avant toute instauration ou évolution du taux du versement destiné au financement des services de mobilité et avant l'adoption du document de planification ». Le Comité de partenaires a aussi pour objet d'assurer le suivi du contrat opérationnel de mobilité fixé avec la Région et la ou les AOM du bassin de mobilité.

- Quelle place souhaitez-vous donner au Comité de partenaires dans la définition des orientations en matière de mobilités pour votre territoire ?

La loi n'impose aucune forme particulière de concertation des usagers et de leurs associations dans le suivi de l'exécution et de la qualité des services des transports collectifs ou des services de mobilité.

- Comment souhaitez-vous associer les usagers à l'évaluation régulière de la qualité de service des transports collectifs et des services de mobilité ?

1.3. Plans de mobilité employeurs

Le Plan de mobilité employeur (PDME), anciennement appelé plan de déplacement entreprise, est un ensemble de mesures qui vise à optimiser et augmenter l'efficacité des déplacements des salariés d'une entreprise, pour diminuer les émissions polluantes et réduire le trafic routier. Avec la loi d'orientation des mobilités, il devient obligatoire pour tous les établissements regroupant plus de 50 salariés sur un même site et situés dans le périmètre d'un Plan de mobilité (PDM) établi par une autorité organisatrice

de la mobilité. La loi met aussi en place un forfait mobilité durable qui offre la possibilité aux chefs d'entreprise de payer les trajets en vélo, en covoiturage ou autres véhicules partagés de leurs salariés, à hauteur de 400 euros exonérés de charges sociales et fiscales.

- Comment envisagez-vous d'insérer les dispositions des plans de mobilité mis en œuvre par les entreprises dans l'organisation générale des mobilités dans votre territoire ?

2. Transports publics et services de mobilités

L'organisation de la mobilité relève de l'Autorité organisatrice de la mobilité (AOM). Dans certains territoires, c'est l'intercommunalité (métropole, communauté urbaine, communauté d'agglomération ou communauté de communes) qui est AOM et qui exerce directement la compétence mobilité. Le renouvellement de la gouvernance se fait donc à l'occasion du renouvellement du conseil intercommunal. Dans d'autres territoires, la compétence mobilité est exercée par un syndicat mixte et le renouvellement de la gouvernance dépend des règles de fonctionnement spécifiques au syndicat. Le cas de l'Île-de-France est particulier dans la mesure où Ile-de-France mobilités, l'autorité organisatrice, dépend principalement de la Région.

2.1. Evolution de l'offre de transports publics et de services de mobilités

Le report modal vers des alternatives à la voiture individuelle est un enjeu important de la politique de mobilité quotidienne d'un territoire.

- Quels objectifs de part modale souhaitez-vous définir pour les différents modes sur votre territoire ? Pour répondre à quels enjeux ?
- Quelle stratégie souhaitez-vous mettre en place pour atteindre ces objectifs ?
- En particulier, souhaitez-vous développer les offres de mobilités existantes ou de nouvelles offres de mobilité en alternative à la voiture individuelle ? De quels types ?

2.2. Ressort territorial, gouvernance et desserte du territoire

On observe une dissociation croissante entre lieux de résidence et lieux de travail, et un allongement des déplacements. La moitié des actifs résident à plus de 15 kilomètres de leur lieu de travail. En parallèle, les intercommunalités ont tendance à s'agrandir par regroupement, et certaines intercommunalités choisissent d'exercer leur compétence mobilité au sein d'un syndicat mixte au ressort territorial élargi. Les autorités organisatrices de la mobilité peuvent alors être confrontées à la problématique de la desserte de territoires peu denses, éloignés ou enclavés.

- Quelle stratégie souhaitez-vous mettre en place pour répondre aux besoins de desserte des territoires périphériques, peu denses, éloignés ou enclavés ? En particulier, quelle gouvernance envisagez-vous, et pour le développement de quelles offres ?

Deux régimes principaux gouvernent les transports publics urbains en France : la régie, où l'autorité organisatrice de la mobilité fournit elle-même le service de transport, et la Délégation de service public (DSP), où, suite à une mise en concurrence préalable, une entreprise de transports est sélectionnée pour opérer le service pendant une durée déterminée.

- Êtes-vous satisfait du régime de gouvernance et de l'organisation du réseau de transports publics de votre territoire ? Souhaitez-vous proposer des évolutions ? Si oui, lesquelles ?

2.3. Tarification des réseaux de transports publics

Le financement des transports collectifs repose sur un équilibre entre recettes tarifaires, versement mobilité et concours des collectivités et de l'État. Hors Île-de-France, le prix payé par les usagers des transports en commun représente en moyenne 17% des dépenses de fonctionnement et d'investissement des réseaux de transport collectif, le versement mobilité 47% et les collectivités locales et l'État 36%¹. L'équilibre entre recettes tarifaires, versement mobilité et contributions budgétaires ainsi que leur volume total varie fortement d'un réseau à un autre ; il résulte d'un choix politique et impacte la capacité de la collectivité à développer l'offre de transports en commun.

- Selon vous, quels doivent-êre les objectifs de la politique de tarification et dans quelle stratégie globale doit-elle s'inscrire ?
- Envisagez-vous une évolution de la tarification des transports publics de votre réseau ? Si oui, laquelle et pourquoi ?
- Connaissez-vous le taux du versement mobilité de votre collectivité ? Envisagez-vous de le faire évoluer ?
- Envisagez-vous de faire évoluer la contribution de votre collectivité au financement des transports publics ?

2.4. Transport à la demande

Le transport à la demande constitue un service de mobilité assuré par des véhicules qui ne suivent pas des itinéraires fixes mais adaptent leurs itinéraires et horaires en fonction des réservations faites par les utilisateurs de ce service. Il est souvent mis en place pour la desserte de territoires peu denses ou pour un répondre aux besoins des personnes à mobilité réduite.

- Pensez-vous que le transport à la demande constitue une solution de mobilité adaptée aux enjeux de votre territoire ? Pour répondre à quels besoins ?

2.5. Accompagnement de services de covoiturage

Parmi les nouvelles pratiques de mobilités, le covoiturage présente de nombreux avantages : souplesse, faible coût, impact environnemental réduit, La Loi d'orientations des mobilités confère aux autorités organisatrices de la mobilité la responsabilité d'établir un schéma de développement des aires de covoiturage, le droit de subventionner les conducteurs et le pouvoir d'organiser un service de covoiturage. Certaines collectivités ont déjà mis en œuvre des mesures en faveur du covoiturage sur leur territoire.

- Pensez-vous que le covoiturage constitue une solution de mobilité adaptée aux défis de votre territoire ?
- Souhaitez-vous accompagner ou poursuivre son développement ? Avec quels leviers (subventions, parkings, voies dédiées...) ? Pour quels objectifs ?

2.6. Services numériques multimodaux et mobilité servicielle

Les services numériques sur smartphone prennent de plus en plus d'importance dans l'organisation des mobilités au niveau individuel et collectif. Selon l'Observatoire de la mobilité de l'UTP (Union des

¹ Source : Gart d'après l'enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM, CEREMA, GART, UTP) sur les données 2017, sur 185 réseaux.

transports publics, 2019), 44 % des utilisateurs des transports publics utilisent une application pour les accompagner dans leurs trajets – principalement pour la recherche d'itinéraires et, dans une moindre mesure, pour l'achat et la validation de titres de transport – et 65% seraient intéressés par une application. Ils plébiscitent les collectivités locales pour superviser et développer des services numériques d'accès aux informations concernant leurs transports, ainsi que pour intégrer les différentes solutions de déplacement en une application unique. Par ailleurs, l'article 28 de la LOM confie aux autorités organisatrices de la mobilité la responsabilité de mettre en place un service d'information multimodal qui permet la vente de services de mobilité, de stationnement ou de services fournis par une centrale de réservation.

- Quelle sera votre stratégie pour déployer des outils d'information notamment numériques pour favoriser l'accès à la mobilité sur votre territoire ?

2.7. Transition énergétique des bus et des flottes des collectivités

Suivant la motorisation des véhicules, les transports en commun participent aussi à l'émission de polluants.

- Souhaitez-vous engager ou accélérer le renouvellement des véhicules de transport public vers une flotte moins émettrice ? Quels types de motorisation privilégieriez-vous, et dans quels délais envisagez-vous les évolutions de la flotte de véhicules ?

L'article 76 de la LOM établit le taux minimum de véhicules à faibles et très faibles émissions dans les renouvellements de flotte des collectivités et de leurs groupements : 20 % de véhicules à faible émissions à la promulgation de la loi, 30 % au 1^{er} juillet 2021, puis 37,4 % de véhicules à très faibles émissions au 1^{er} janvier 2026.

- Quelle est votre stratégie pour la transition énergétique de la flotte de véhicules de votre collectivité ?

2.8. Accessibilité des personnes handicapées et à mobilité réduite

L'article 19 de la Loi d'orientation des mobilités prévoit la mise en place obligatoire par les autorités organisatrices de la mobilité de mesures particulières en faveur des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite (moyens de communication, infrastructures, formation du personnel, tarification).

- Quels projets souhaitez-vous mettre en place pour améliorer l'accessibilité et la mobilité des personnes handicapées et à mobilité réduite sur votre territoire ?

3. Usages de la voirie, véhicules individuels et vélo

Les politiques de gestion de la voirie et de l'espace public répondent le plus souvent à plusieurs objectifs complémentaires : limiter les nuisances liées à la circulation motorisée urbaine, libérer l'espace urbain au profit d'autres usages, et contribuer à l'optimisation de l'usage du parc automobile (taux d'occupation des véhicules, rotation du stationnement) en vue d'accélérer la transition énergétique et climatique de la mobilité.

3.1. Lutte contre la congestion et la pollution de l'air

La part modale de la voiture est de 80 % pour les déplacements quotidiens. Outre la congestion routière, les véhicules motorisés sont la principale source de pollution de l'air qui serait responsable de 48 000

décès prématurés chaque année en France². Les Zones à faibles émissions (ZFE, ex-Zones à circulation restreinte, ZCR) constituent le principal outil apporté par la LOM sur ce sujet. Elle les rend obligatoire pour un certain nombre de territoires, en fonction de la qualité de l'air mesurée. 15 territoires se sont engagés dès 2018 auprès du ministère de la Transition écologique et solidaire (MTES) pour mettre en place des ZFE, et l'Ademe accompagnera 19 territoires à la mise en place d'une ZFE.

- Quelle stratégie souhaitez-vous mettre en place sur votre territoire pour lutter contre la congestion et la pollution de l'air ?
- Souhaitez-vous la mise en place d'une ZFE ou un autre dispositif similaire (péage urbain, péage inversé, ...) ? Sur quel périmètre ? Avec des restrictions pour quels types de véhicules ? À quel horizon de temps ?
- Quels dispositifs de contrôle envisagez-vous de déployer pour ces dispositifs (contrôles automatiques, contrôles de police classiques, ...) ?

3.2. Politiques en faveur de la pratique du vélo

Le vélo est un mode de déplacement entièrement décarboné et adapté à la plupart des déplacements du quotidien, notamment en zone urbaine. En France, son usage avait fortement baissé dans les années 60, mais est reparti à la hausse depuis quelques décennies, avec une réelle explosion ces dernières années. En outre, le Plan vélo national, doté d'un budget de 350 millions d'euros, a l'ambition de faire passer la part modale du vélo à 9 % en 2024 (3 % actuellement).

- Quels objectifs avez-vous pour la pratique du vélo sur votre territoire ?
- Quels moyens souhaitez-vous mettre en œuvre pour atteindre ces objectifs (élaboration d'un document de planification pour le vélo à l'échelle du territoire, nouveaux aménagements, équipements et services dédiés aux cyclistes de type stationnement vélo, vélos en libre-service, location, aide à l'achat...) ?

3.3. Engins de déplacements personnels et services de free-floating

L'usage d'Engins de déplacements personnels, éventuellement motorisés (EDPM), comme la trottinette, la trottinette électrique ou le gyropode a fortement augmenté au cours des dernières années. La LOM les intègre au Code de la route.

- Comment souhaitez-vous organiser le partage de la voirie et de l'espace public entre les EDPM et les autres modes de déplacements (voitures, vélos, piétons...) ?

Le terme de free-floating, parfois traduit par « flotte libre », désigne les services de mobilité partagée qui déploient une flotte de véhicules individuels (trottinettes, vélos, scooters ou voitures) dans l'espace urbain et permettent aux usagers de les louer pour une courte durée, et de les déposer là où ils le souhaitent. Ces services posent plusieurs défis : partage de l'espace, adaptation du Code de la route, concurrence aux autres modes, durabilité économique et environnementale, partage des données, accessibilité économique et spatiale notamment. La LOM pose le principe de la régulation par l'établissement de chartes entre les autorités et les opérateurs.

- Comment évaluez-vous l'impact du free-floating sur votre territoire ? Comment souhaitez-vous le voir évoluer ?

² Impacts sanitaires de la pollution de l'air en France : nouvelles données et perspectives, Santé publique France, 2016

- Comment souhaitez-vous utiliser les outils fournis par la LOM sur votre territoire pour encadrer le free-floating ? Souhaitez-vous mettre en place des outils de régulation spécifiques (chartes, redevance, interdiction, limitation du nombre d'engins déployés...) ?

3.4. Voies à occupation multiple

Avec la LOM, il est confié au maire le droit de réserver, par arrêté, certaines voies à certains véhicules, et notamment à ceux transportant plusieurs passagers (covoiturage). Le but est de lutter contre l'autosolisme. Plusieurs pays disposent déjà de systèmes de ce type, ou ont intégré des tarifications incitatives dans des péages urbains.

- Etes-vous favorable à la création de voies réservées à certains véhicules sur la voirie de votre territoire ? Sur quels types de voies ? Pour quels véhicules ?
- Avec quels outils envisagez-vous d'améliorer le respect des règles de circulation dans les voies réservées et les couloirs bus ?

3.5. Véhicules de transport avec chauffeur

- Comment évaluez-vous l'impact des activités de Véhicules de transports avec chauffeur (VTC) sur votre territoire ? Souhaitez-vous encadrer ces activités ? Pour quels objectifs et selon quelles modalités ?

3.6. Déploiement de bornes de recharge pour le véhicule électrique

Avec l'entrée en vigueur en 2021 de la nouvelle norme pour les ventes de véhicules neufs de 95gCO2/km en moyenne, la pression pour l'électrification des véhicules s'intensifie. À cela s'ajoute des préoccupations toujours plus grandes pour la qualité de l'air des zones denses, fortement liée à la motorisation des véhicules. La LOM donne aux EPCI qui ont la compétence énergie la capacité d'élaborer un schéma directeur de développement des infrastructures de recharge.

- Quels objectifs avez-vous pour l'électromobilité et la mobilité décarbonée en général sur votre territoire ?
- Envisagez-vous de participer au déploiement de bornes de recharge pour véhicules électriques sur la voirie communale lors du mandat à venir ? Selon quelles modalités (financement, autre) ?
- Envisagez-vous le déploiement de stations d'avitaillement pour d'autres énergies (hydrogène, GNV...) ?

3.7. Politiques en faveur du véhicule autonome

La Loi d'orientation des mobilités va permettre de favoriser l'expérimentation de véhicules autonomes, y compris en voie ouverte. Plusieurs territoires contribuent déjà à la mise en œuvre de dispositifs expérimentaux.

- Souhaitez-vous que votre territoire accueille des services de mobilité organisés avec des véhicules autonomes ? Pour quels types de service ?

4. Espace urbain, mobilités et cadre de vie

4.1. Politique piétonne et partage de l'espace urbain

L'espace urbain est un espace contraint où se déploient de multiples activités. Son partage entre différentes activités urbaines et entre les différents modes de déplacement constitue le principal moyen de régulation de la mobilité. Les « zones 30 » ou les « zones de rencontre » font partie des dispositifs réglementaires pour faire mieux cohabiter différents usagers de ces espaces.

- Souhaitez-vous faire évoluer le partage de l'espace urbain de votre territoire ? Avec quels types d'aménagements ou quelles mesures ?
- En particulier, quelle place devrait avoir le véhicule individuel sur votre territoire selon vous ?
- Envisagez-vous la piétonisation de certaines voies ou sites, de manière temporaire ou permanente ? Souhaitez-vous définir un plan pour les piétons sur votre territoire ?

4.2. Grands axes urbains

La forme des infrastructures de transport est un enjeu de cadre de vie pour les riverains et les usagers de l'espace public.

- Jugez-vous que certains axes routiers de votre territoire devraient évoluer vers une forme de type boulevard urbain ? Pour quels objectifs ?

4.3. Transport fluvial et usage des berges

Les canaux, fleuves et rivières sont de plus en plus le lieu d'usages multiples (économiques ou de loisirs). En tant qu'infrastructures de transport, ils peuvent participer à la réduction des émissions de polluants.

- Quelle place souhaitez-vous donner à la voie d'eau dans vos politiques de mobilité et de logistique ?
- Comment envisagez-vous de concilier les différents usages qui s'expriment autour des canaux et des fleuves (fret, usages récréatif, accueil de bateaux stationnaires...) ?

5. Politique de stationnement

5.1. Politique générale et stationnement payant sur voirie

Le stationnement constitue un levier important des communes et des intercommunalités pour la gestion des pratiques de mobilité. La réforme du stationnement sur voirie entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2018 donne aux collectivités les outils d'une politique locale adaptée aux enjeux.

- Quelle place accordez-vous à la politique de stationnement dans la politique générale de mobilité de votre collectivité ?
- Envisagez-vous de modifier les modalités du stationnement payant sur voirie (grille tarifaire, montant du forfait post-stationnement, contrôle, zones de stationnement payant, délégation du contrôle...) ?

5.2. Stationnement sur voirie des deux-roues motorisés

Le stationnement des deux-roues est une composante majeure de la politique de stationnement.

- Envisagez-vous de réglementer ou de faire payer les deux-roues motorisés sur voirie ?

5.3. Stationnement dans le parc privé

Pour optimiser l'utilisation du parc de stationnement privé, des innovations sont possibles et déjà expérimentées : mutualisation de parkings résidentiels, ouverture à l'usage temporaire des parkings privés ou des stationnements des logements sociaux...

- Dans le cadre du règlement des établissements recevant du public et du PLU, quelles orientations souhaitez-vous fixer pour les espaces de stationnement dans le parc privé de logements et de bureaux ?

6. Intermodalité, mobilités interurbaines, longues-distances et touristique

6.1. Intermodalité et parc-relais

Les systèmes de rabattement vers les gares (parcs relais, navettes collectives, stationnements vélos, ...) sont essentiels pour réaliser l'intermodalité des systèmes de transport. L'article 9 de la loi d'orientation des mobilités incite d'ailleurs à dimensionner les pôles d'échanges multimodaux aux flux de passagers.

- Quelle politique souhaitez-vous mettre en place pour favoriser l'intermodalité ? En particulier, souhaitez-vous développer des parcs-relais sur votre territoire ?

6.2. Mobilités pendulaires interurbaines

Les Régions sont les autorités compétences pour l'organisation des services de TER. Certaines intercommunalités pourraient être amenées à s'associer au Régions pour proposer de nouveaux services ferroviaires.

- A partir des infrastructures existantes sur votre territoire, pensez-vous que le développement de nouveaux services ferroviaires (de type RER métropolitain par exemple) réponde aux besoins de mobilité du quotidien, en particulier pour les déplacements pendulaires ?
- Envisagez-vous de coopérer avec l'échelon régional pour organiser de tels services ?

6.3. Transports de longue distance par autocar et gares routières

Les services interurbains et de longue distance de transport régulier de personnes par autocars sont organisés par la Région et, sous réserve de non-concurrence aux premiers, peuvent être opérés librement par des acteurs privés (« cars Macron »). La croissance du trafic des cars interurbains peut nécessiter de nouveaux aménagements (gares routières, pôles d'échange multimodaux) pour accueillir les véhicules et les voyageurs.

- Estimez-vous que les infrastructures de votre territoire sont suffisantes ou ont-elles besoin d'être adaptées à ce nouveau trafic ? Le cas échéant, de quelle manière ?

6.4. Cars de tourisme

- Quelle est votre politique d'accueil des cars de tourisme (stationnement, zones de dépose/reprise, voies réservées, gares routières...) ?

6.5. Autres projets de mobilité interurbaine et longue-distance

Certains services de mobilité ou projets d'infrastructures majeurs de transport interurbain peuvent bénéficier d'un soutien des collectivités locales.

- Souhaitez-vous que la municipalité ou l'autorité organisatrice de mobilité participe au développement d'infrastructures ou de services de mobilité de longue distance (lignes ferroviaires, autoroutes, liaisons autocars, trains de nuit) ?

6.6. Connexions aériennes

- Comment évaluez-vous la connexion de votre territoire à son ou ses aéroports ? Souhaitez-vous l'améliorer ? Par quels moyens ?

7. Infrastructures

7.1. État, entretien et modernisation des infrastructures

Les collectivités sont confrontées au défi de la gestion d'un patrimoine important d'infrastructures routières et de transports collectifs. Certaines choisissent d'externaliser cette fonction à des entreprises spécialisées dans le cadre d'une gestion déléguée. Les nouveaux outils contractuels permis par l'évolution de la commande publique permettent à la collectivité compétente d'associer des prestations de maintenance et d'exploitation à la réalisation de travaux au sein d'un contrat unique.

- Quels besoins identifiez-vous en termes de rénovation, de maintenance ou de modernisation d'infrastructures sur votre territoire ?
- Quelle stratégie et quel mode de gestion souhaitez-vous engager pour répondre à ces besoins ?

7.2. Projets d'infrastructures routières

La voiture reste le mode de déplacement principal dans la plupart des territoires.

- Identifiez-vous des besoins de liaisons routières supplémentaires, d'augmentation de la capacité de la voirie ou d'adaptation des infrastructures routières sur votre territoire ?

7.3. Projets de transports en commun en site propre

Après la diffusion du modèle du nouveau tramway depuis les années 1990, beaucoup de villes se sont récemment tournées vers la création de « bus à haut niveau de service » (BHNS). Les transports en commun en site propre (BHNS, tramways, téléphériques urbains, métros) participent à l'amélioration de l'offre de transport public sur le plan qualitatif et quantitatif.

- Souhaitez-vous développer votre réseau avec de nouvelles lignes de transports collectifs en site propre ? Lesquels ? Avec quels objectifs ?

7.4. Gestion des chantiers d'infrastructures

Les travaux de construction, de mise à niveau ou d'entretien des infrastructures de transport (routes, voies ferrées, voies navigables...) et des réseaux souterrains (électricité, gaz, télécommunications...) peuvent être la source de nuisances importantes, impactant à la fois le cadre de vie des riverains et la disponibilité des infrastructures de mobilité pour les usagers.

- Considérez-vous que les chantiers dans l'espace public constituent un enjeu sur votre territoire ? Le cas échéant, quelle stratégie envisagez-vous pour renforcer leur acceptabilité et quelles sont vos attentes vis-à-vis du gestionnaire d'infrastructure le cas échéant ?

7.5. Expérimentations de nouvelles infrastructures

De nouvelles technologies augmentent les performances techniques, environnementales, etc. des infrastructures de mobilité et leurs fonctions se diversifient. De nouveaux services deviennent envisageables : infrastructure connectée (communication en temps réel avec les véhicules par exemple), adaptable dans le temps et l'espace (partage dynamique de voirie), production d'énergie (recharge dynamique), etc.

- Etes-vous favorable à l'introduction d'infrastructures innovantes sur votre territoire ? Pour répondre à quels besoins ? Selon quelles modalités ?

8. Logistique urbaine

La distribution de marchandises et autres services urbains représente 20% du trafic, 30% de l'occupation de la voirie et 50% des émissions pour certains polluants. Elle interfère fortement avec la mobilité des personnes. De nombreuses initiatives émergent pour expérimenter des dispositifs innovants, avec des attitudes différenciées selon les territoires.

8.1. Réglementation des véhicules

- Quelle réglementation des véhicules de distribution urbaine souhaitez-vous mettre en place (taille, émissions, heures d'accès, ...) ? Pour quels objectifs ?

8.2. Stationnement

- Quelle réglementation des véhicules souhaitez-vous appliquer (emplacements réservés, ...) ? Quels moyens de contrôle des usages souhaitez-vous déployer ?

8.3. Politique immobilière et coopération inter-collectivités

- Quelle stratégie globale d'aménagement souhaitez-vous mettre en place pour le fret urbain (plan d'action, schéma d'organisation, lieux de dépôts, plateformes logistiques...) ?
- Envisagez-vous une réflexion commune avec les autres collectivités pour mettre en œuvre une politique de logistique urbaine cohérente et homogène ?