



# Conseil de mobilité Conférence permanente MOUVABLE



**23 Octobre 2012**



## Un modèle de mobilité à repenser

- Des problèmes de déplacements persistent dans l'aire métropolitaine malgré le développement important de l'offre de transports en commun ces dernières années.
- La mise en place d'un nouveau modèle paraît nécessaire d'autant plus que la volonté d'accueil démographique inscrite dans le SCOT va démultiplier le nombre de déplacements.
- 3 grandes orientations inspirées par le Grenelle des mobilités sont proposées comme axes structurants forts du volet mobilités du SCOT:

**1. Des fonctionnements plus métropolitains au profit de la performance économique et sociale**

**2. Un renforcement des pôles pour réduire les distances et les temps de déplacement**

**3. Un double tempo urbain : fluidité lente et fluidité rapide**



## 1. Des fonctionnements plus métropolitains au profit de la performance économique et sociale

Afin d'améliorer la connexion entre les différents territoires de l'aire métropolitaine, l'accessibilité des principaux pôles économiques (zones d'activité, grands équipements collectifs, centres de congrès, hôpitaux, établissements scolaires...) et celle des « portes d'entrée » de la métropole (gare TGV, aéroport,...), le SCOT propose **un schéma métropolitain des mobilités** qui comprend toute une série de mesures :

- Construire un réseau de transports en commun métropolitain de desserte rapide à l'échelle l'aire métropolitaine
- Compléter le réseau métropolitain par un réseau de transports en commun performant de desserte fine en cœur d'agglomération
- Compléter le réseau de transports en commun en favorisant le développement de pratiques alternatives
- Construire un maillage performant de modes actifs dont un réseau express vélo



## **1.1. Construire un réseau de transports collectif express à l'échelle de l'aire métropolitaine**

Le réseau de transports collectifs express se déploie selon un système qui articule toutes les ressources de déplacements à haut niveau de services , et ce quel qu'en soit le support : TER, bus à haut niveau de services, tram-train, etc.

- > Développer un réseau métropolitain de transport express régional sur l'emprise ferroviaire**
- > Déterminer les conditions de mise en œuvre d'un transport collectif performant sur la ceinture ferroviaire**
- > Etudier le principe de desserte en transport collectif rapide sur infrastructure autoroutière**
- > Mettre en place un réseau métropolitain structurant de liaisons à haut niveau de services sur voirie existante**
- > Etudier les principes de liaisons express complémentaires de desserte des principales zones d'emploi de l'aire métropolitaine**



## **1.2. Compléter le réseau métropolitain par un réseau de transports en commun de desserte fine en cœur d'agglomération**

- > Poursuivre à court et terme le développement du réseau de tramway**
- > Compléter à long terme le réseau de tramway par un réseau maillé de transports en commun en site propre**



### **1.3. Favoriser le développement de pratiques alternatives**

- > Développer un réseau de proximité qui propose des réponses adaptées aux besoins de chaque bassin de vie**
- > Inciter au covoiturage par une offre de stationnement mutualisée**
- > Accompagner les initiatives des entreprises en matière de gestion des déplacements domicile-travail**



## 1.4. Construire un maillage performant de modes actifs

**> Développer un réseau express vélo (REV) performant à l'échelle de l'aire métropolitaine**

**> Développer une politique d'incitation aux déplacements en modes actifs à toutes les échelles et dans tous les territoires**

Les noeuds d'interconnexion des réseaux ont les mêmes fonctions que les centralités plus celles de faciliter les conditions d'interconnexion et de rabattement des différents modes dans la perspective de minimiser l'effet de rupture de charge pour le voyageur.



## **2. Un renforcement des pôles pour réduire les distances et les temps de déplacements**

Les pôles, lieux de concentration d'équipements, commerces et services, doivent être renforcés afin d'offrir une meilleure mixité d'usages et renforcer les fonctionnements de voisinage qui permettent de réduire le nombre de déplacements nécessaires. On peut distinguer deux types de pôles :

### **> Les centralités**

Les centralités ont vocation à polariser le développement résidentiel ainsi que les commerces, équipements et services. Elles doivent faire l'objet d'une desserte en TC performante.

### **> Les noeuds d'interconnexion des réseaux**

Les noeuds d'interconnexion des réseaux ont les mêmes fonctions que les centralités plus celles de faciliter les conditions d'interconnexion et de rabattement des différents modes dans la perspective de minimiser l'effet de rupture de charge pour le voyageur.





### 3. Un double tempo urbain : fluidité lente et fluidité rapide

L'objectif de fluidité suppose de compléter l'approche classique de « vitesse de déplacement » avec l'idée de « fiabilité du temps de transport » : certains itinéraires peuvent s'accommoder d'un rythme moins rapide, pourvu que le temps de transport prévu soit garanti. L'obtention de la fluidité implique une optimisation de l'usage des moyens et des infrastructures de déplacements. Ce principe peut trouver plusieurs déclinaisons territoriales :

>La constitution de **Grandes Allées Métropolitaines** : certaines voies de l'agglomération pourront être réaménagées ou créées afin de garantir une meilleure fluidité et la cohabitation de différents modes de locomotion (marche, vélo, TC et voitures) et de différentes vitesses.

>Une utilisation plus rationnelle et régulée des infrastructures de voirie existantes : diversification des usages des voies à caractère autoroutier (voies dédiées aux TC, au covoiturage, etc.), optimisation des capacités (régulation dynamique des vitesses, sens de circulation, taux d'occupation des véhicules, etc.).

>Organisation des territoires périphériques et périurbains pour accueillir de nouveaux services à la mobilité : aires de covoiturage et stationnement mutualisées, services de transport à la demande en rabattement vers les centralités, organisation de lieux de télétravail,...



## 4. Intensifier l'offre urbaine de proximité autour des centralités et des nœuds d'interconnexion

### > **Faire des nœuds d'interconnexion de nouveaux lieux de centralités**

Renforcer le rôle structurant des gares dans le développement futur du territoire

Assurer le développement de pôles intermodaux complémentaires

Favoriser la densité et la mixité des usages à proximité des pôles intermodaux

### > **Polariser le développement résidentiel et privilégier la restructuration des espaces urbanisés à l'extension**

### > **Combiner commerces, équipements, services et vie urbaine, à l'échelle des quartiers et des bassins de vie**

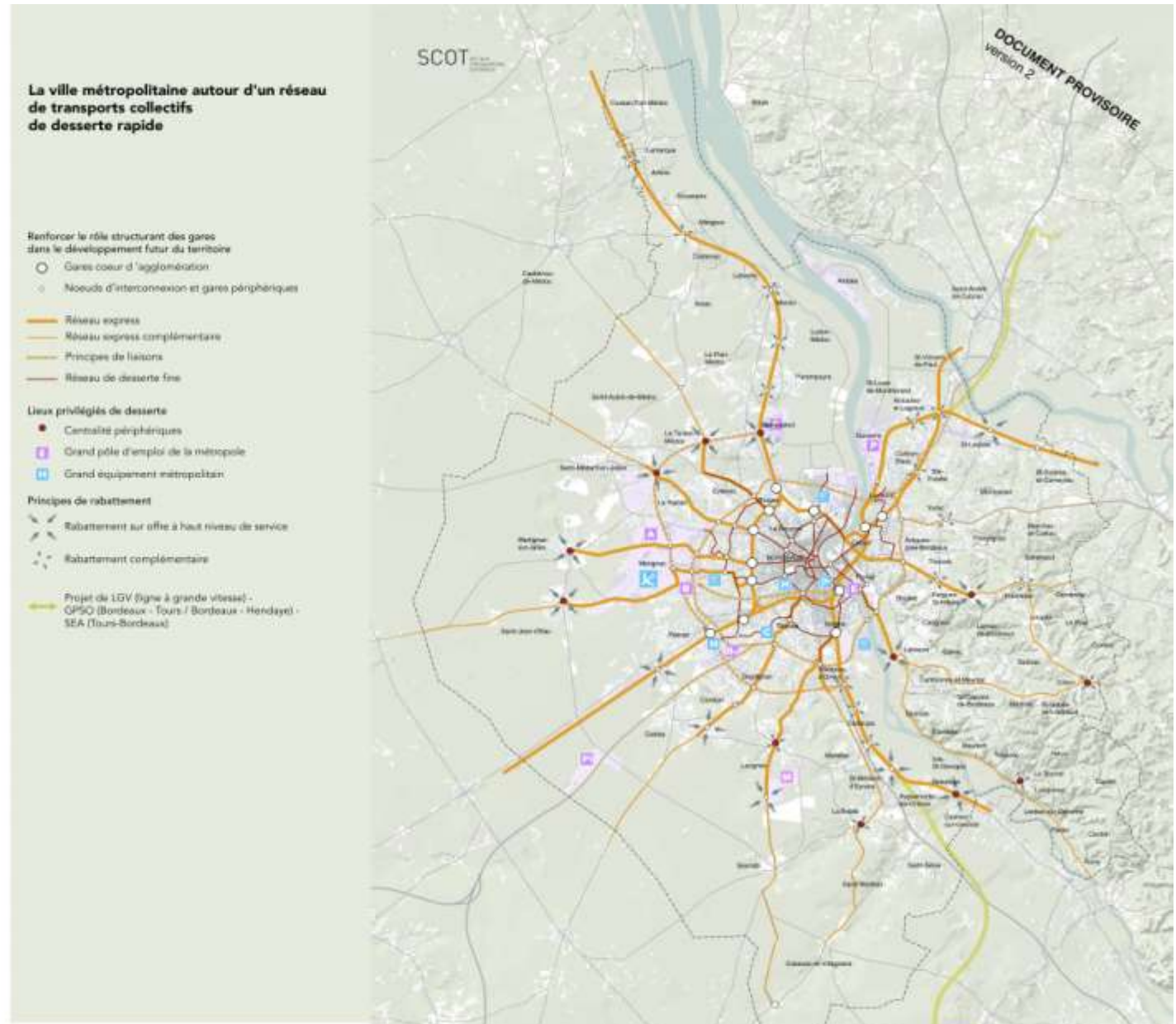
### > **Développer des stratégies d'implantation des équipements en lien avec la géographie préférentielle de l'offre urbaine**

Concevoir un programme de services et d'équipements urbains multi-usages, multi-publics

Développer et concevoir des formes nouvelles d'offre de services



# Vers un schéma métropolitain des mobilités



DOCUMENT PROVISOIRE  
version 2

SCOT



# Vers une géographie préférentielle associée

