Étude des besoins en mobilité sur le territoire de l'Ardèche

Synthèse et conclusions de l'étude

Emmanuel PERRIN – Mathias GENT

Les objectifs de l'étude

- Une étude des besoins de mobilité des ardéchois pour mener une **réflexion partenariale sur la mobilité durable de demain** avec les acteurs du territoire
  - Dans un contexte marqué par le transfert des compétences d'organisation des transports scolaires et interurbains du Département à la Région
  - Volonté du CD07 de conserver un rôle d'animateur des réflexions partenariales en matière de mobilité sur son territoire
- Une étude qui doit **alimenter le futur plan des mobilités du CD07**
  - Définition de nouvelles orientations pour l'aménagement des routes départementales, alors que le plan routier 2008-2016 est arrivé à son terme

3 phases, 2 ateliers partenariaux

- Phase 1 : diagnostic et enjeux
  - Mieux cerner les besoins de mobilité des habitants et usagers du territoire, ainsi que les grands enjeux qui découlent de l'organisation actuelle des déplacements
  - Atelier partenarial du 19 octobre 2017
- Phase 2 : orientations stratégiques partagées
  - Définir une base commune pour les actions et politiques menées par le Département et ses partenaires sur leurs champs de compétence spécifiques
  - Atelier partenarial du 1er mars 2018
- Phase 3 : quelles déclinaisons possibles dans la politique du Département ?
  - Fiches de recommandations sur **4 thématiques identifiées** : infrastructures routières, mobilités alternatives, sécurité des déplacements, mobilité à vélo

Phase 1 :

Du diagnostic aux enjeux

Un diagnostic quantitatif et qualitatif partagé

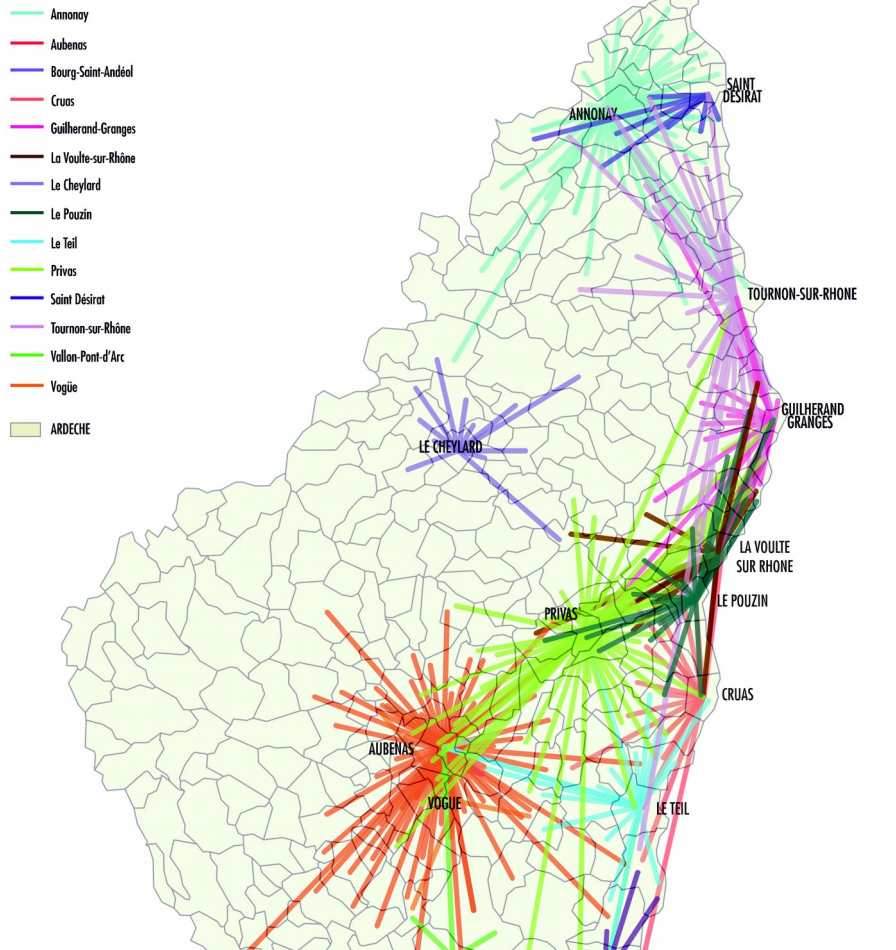
- Diagnostic réalisé à partir des données et études existantes...
  - ... complété par un volet plus qualitatif : entretiens avec une dizaine d'acteurs institutionnels du territoire et interviews filmés de 48 habitants et d'usagers du territoire

  - ... enrichi et consolidé lors de l'atelier partenarial du 17 octobre 2017

Principaux enseignements du diagnostic

- Un territoire porteur de contraintes en matière de mobilité
  - Des contraintes géographiques qui rendent les déplacements longs et difficiles
  - De **faibles densités de population** (58 hab. / km²) et un mitage du territoire
  - **Concentration de l'activité économique à l'est** et fortes inégalités d'accès aux services

Attractivité des principaux pôles d'en

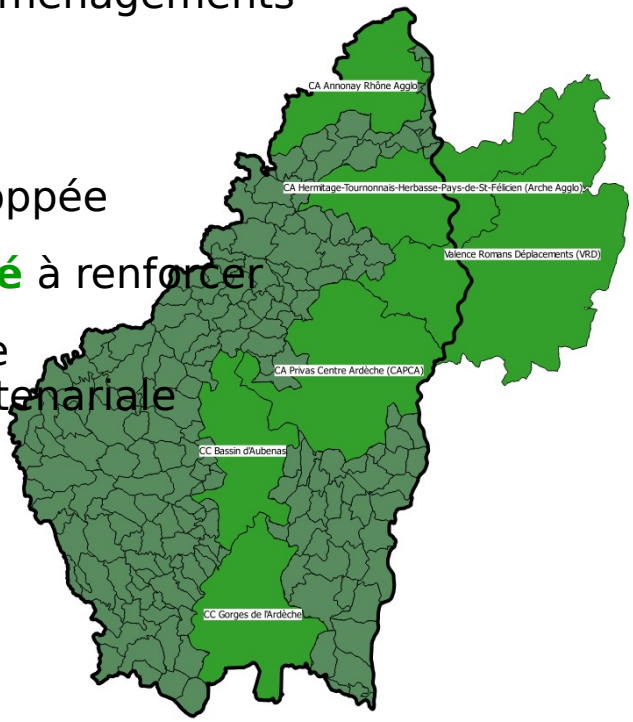


NB : seuls les flux internes supérieurs à 10 sont rep

Réalisation : Cerema DTer CE / Août 2017
Sources : cartographie, géofla IGN / données : INSEE flux mobilité domicile lieu de travail - 201

Principaux enseignements du diagnostic

- Un département fortement dépendant de la route
  - **La voiture assure 70 % des déplacements quotidiens** des Ardéchois et 84 % des déplacements domicile-travail
  - Plusieurs réseaux de transports collectifs mais exclusivement routiers
  - Un réseau routier de qualité (68 % d'ardéchois satisfaits en 2016), offrant des possibilités d'action en faveur des mobilités alternatives (partage de la route, aménagements dédiés...)
- Des politiques à développer
  - Une planification territoriale encore peu développée
  - Des **Autorités Organisatrices de la Mobilité** à renforcer
  - La Région, un acteur stratégique en matière de transports, invité mais absent de l'étude partenariale



3 enjeux identifiés comme prioritaires lors du 1er atelier

1. Les besoins de mobilité des actifs
2. La gouvernance des politiques de transport
3. Le lien avec l'aménagement du territoire

Phase 2 :

Définition d’orientations stratégiques communes

4 axes de travail,
20 orientations stratégiques

Planifier le développement du territoire en articulant urbanisme et déplacements	Lier desserte en transports collectifs et développement urbain
	Rapprocher les emplois et les services des habitants
	Redynamiser les centres-bourgs en améliorant leur attractivité et leur accessibilité multimodale
	Développer une accessibilité multimodale aux équipements publics et aux services
	Réfléchir à des échelles supracommunales et aux liens avec les départements voisins
	Mieux hiérarchiser le réseau de voirie

Renvoie à plusieurs compétences du Département : accessibilité aux services, solidarité territoriale, routes départementales...

4 axes de travail,
20 orientations stratégiques

Réguler le nombre de véhicules sur les routes	Renforcer l'attractivité des transports collectifs Poursuivre le développement du covoiturage Favoriser les modes actifs Mieux faire connaître les offres alternatives à la voiture solo et sensibiliser à leur usage pour faire changer les comportements Réguler la demande de mobilité en favorisant le télétravail et les politiques temporelles Développer l'accès au numérique Développer des alternatives au transport routier de marchandises

Renvoie à plusieurs compétences du Département : routes départementales, aménagement numérique...

Concerne aussi le volet mobilité des politiques de résorption de la précarité énergétique, d'insertion, d'équipement des collèges, de tourisme...

4 axes de travail,
20 orientations stratégiques

Adapter l'infrastructure routière aux nouvelles pratiques de mobilité	Développer une vision multimodale de l'infrastructure, en conciliant les différentes mobilités Développer la cyclabilité du territoire Améliorer la qualité de l'aménagement offert aux piétons Renforcer la sécurité des déplacements, avec une attention particulière pour les usagers vulnérables Définir une stratégie en matière de mobilité électrique

Renvoie très directement à la compétence routière du Département, mais implique une stratégie concertée avec les politiques de mobilité et d'aménagement menées sur le territoire

4 axes de travail,
20 orientations stratégiques

Orientations générales et transversales	Améliorer la gouvernance et la coordination des politiques de transports et de déplacements Poursuivre et développer une politique de mobilité solidaire

Renvoie plus globalement aux compétences du Département en matière d'action sociale, de solidarité territoriale et d'accompagnement possible des communes et intercommunalités dans certains domaines techniques

Phase 3 :

Quelles déclinaisons dans la politique du Département ?

4 fiches-actions

- Quels besoins en matière d’infrastructures routières ?
- Quelles politiques en faveur des mobilités alternatives à la voiture solo ?
- Quels enjeux et quelles actions pour sécuriser les déplacements sur les RD ?
- Comment mieux accueillir les cyclistes sur les RD ?

Quid de la réalisation de nouvelles d'infrastructures routières ?

- Problématiques liées : croissance relative des déplacements automobiles, développement incontrôlé de l'urbanisation… et, dans le cas de contournements ou déviations, des infrastructures qui perdent peu à peu leur vocation initiale
- Principes d'action qui en découlent
  - **Limiter la réalisation de nouvelles infrastructures routières** (en particulier contournement ou déviation) pour ne pas encourager le développement de nouveaux pôles économiques ou commerciaux en périphérie
  - Inciter à concevoir des documents d'urbanisme **limitant le développement de l'urbanisation autour des déviations** récentes
  - Soutenir la **reconquête des centres** redynamisation de l'habitat et du c accessibilité tous modes

Quelles orientations sur le réseau routier existant ?

- Nécessité de soutenir la diversification des modes de déplacements

–En milieu urbain, renforcer le partage de la voirie

–Sur les liaisons interurbaines, mettre en œuvre une approche multimodale, à décliner en tenant compte de la hiérarchisation du réseau

- Principes d'action qui en découlent

–**En matière de circulation automobile**, priorité au renforcement de la sécurité
des déplacements et à la fiabilisation des temps de traje
recalibrage de routes, attention particulière aux connex
vallée du Rhône,
aux franchissements du Rhône, aux traversées d'agglomération, niveaux de service hivernal...

–**En matière d'alternatives à l'automobile**, ga
bonnes conditions de performance et de confort a
transports collectifs et aux cyclistes sur RD

4 fiches-actions

- Quels besoins en matière d'infrastructures routières ?
- Quelles politiques en faveur des mobilités alternatives à la voiture solo ?
- Quels enjeux et quelles actions pour sécuriser les déplacements sur les RD ?
- Comment mieux accueillir les cyclistes sur les RD ?

Diversifier les réponses et les moyens d'action

- Promouvoir de **nouveaux usages de la voiture**
  - Poursuivre la dynamique en faveur du covoiturage : aires de covoiturage à des points stratégiques, Mov'ici… participation aux frais de covoiturage ?
    LOM
  - Proposer des solutions d'autopartage à la population
  - Affiner et renforcer la stratégie en matière de bornes de charge véhicules électriques
- Renforcer **l'attractivité des solutions de mobilité alternatives** à la voiture
  - Renforcer l'attractivité des transports collectifs : performance, visibilité, facilités d'accès
  - Mener une politique volontariste de soutien au vélo : développement du Vélo à assistance électrique (VAE), « cyclabilité » du territoire
- Développer des démarches de **management de la mobilité**
  - Inciter au développement de plans de mobilité (d'administration et d'entreprises)
  - Inciter au développement du télétravail

Principes d’action qui en découlent

Le Pouzin

- Au titre de la **compétence routière du CD** : investissements et aménagements sur les RD pour les modes alternatifs à la voiture, aménagement d’aires de covoiturage, de points de covoiturage spontanés, de « pôles routiers multimodaux »…
- Au titre de ses **autres compétences** : renforcer la prise en compte de la mobilité en matière de politique touristique, d’action ipements scolaires…

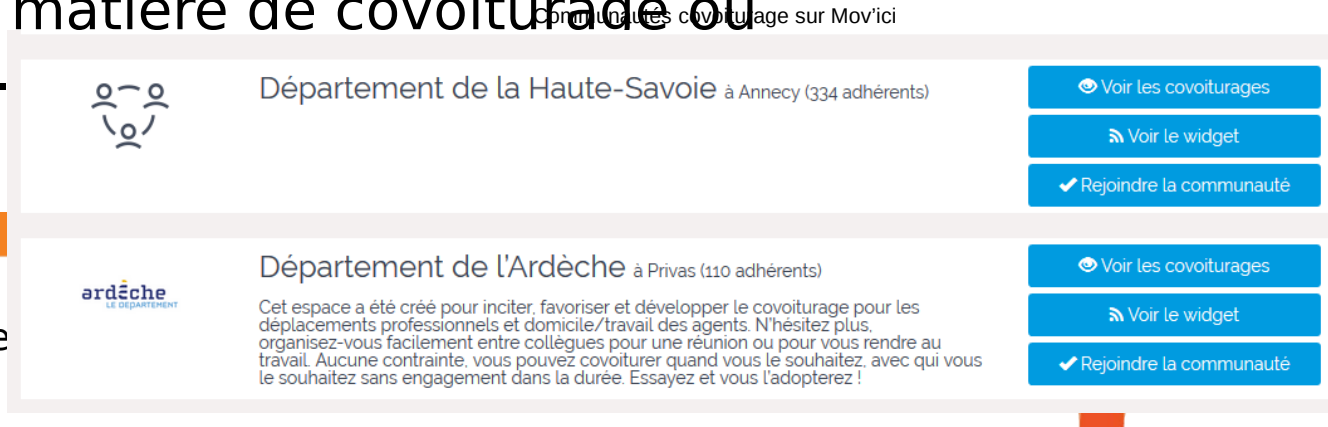
Cublize - Lac des Sapins plage

Département Loire-Atlantique

Collège Stalingrad de St-Pierre-des-Corps

Principes d’action qui en découlent

- En tant que **partenaire des autres collectivités** : animation des réflexions stratégiques en matière de mobilité, coordination d’actions et dialogue stratégique avec la Région, accompagnement et soutien technique aux AOM, financement d’actions le PASS’Territoires…
- En jouant un **rôle d’entraînement et d’exemplarité** en matière d’écomobilité : communication et sensibilisation sur le développement du télétravail, élaboration d’un plan de mobilité et sensibilisation à leur développement, expérimentation de solutions innovantes en matière de covoiturage ou autopartage.



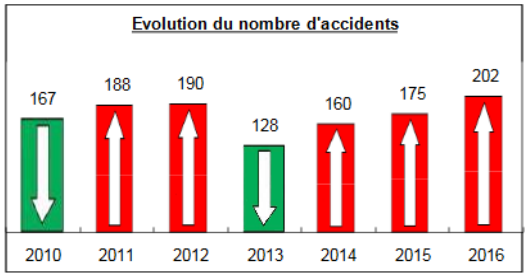
4 fiches-actions

- Quels besoins en matière d'infrastructures routières ?
- Quelles politiques en faveur des mobilités alternatives à la voiture solo ?
- Quels enjeux et quelles actions pour sécuriser les déplacements sur les RD ?
- Comment mieux accueillir les cyclistes sur les RD ?

Les enseignements du diagnostic et des ateliers

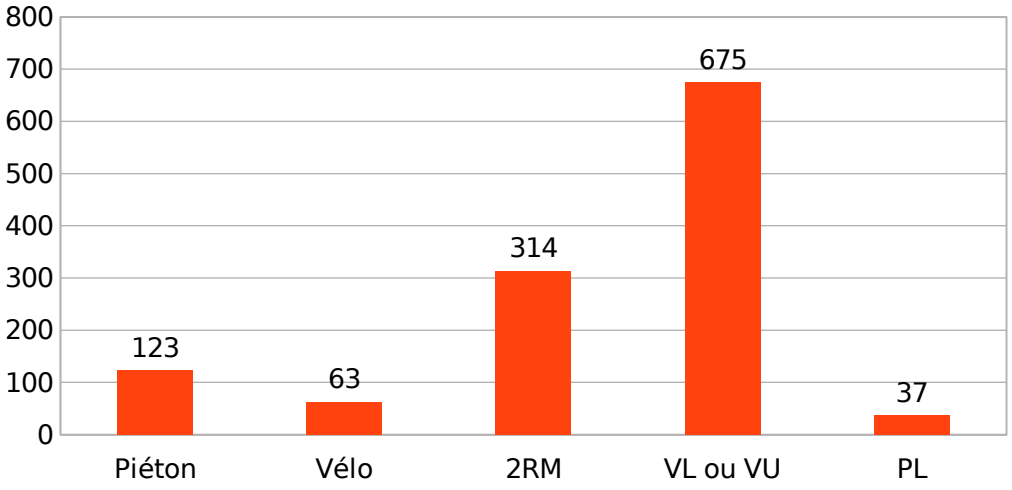
- **849 accidents** et **120 tués** en 5 ans
- Une mortalité sur les routes similaire à celle des départements français peu urbanisés
- Sur RD : 70 % des accidents, 93 tués
- Porter une attention particulière aux usagers

Sur 5 ans (2012-2016)	Ardèche	Moyenne départements français	Moyenne départements similaires
Nombre de tués par millions d'habitants	68	53	68
Part d'accidents avec un 2RM	37 %	37 %	31 %



es
on
arrêts

Usagers impliqués dans les accidents (2012-2016)

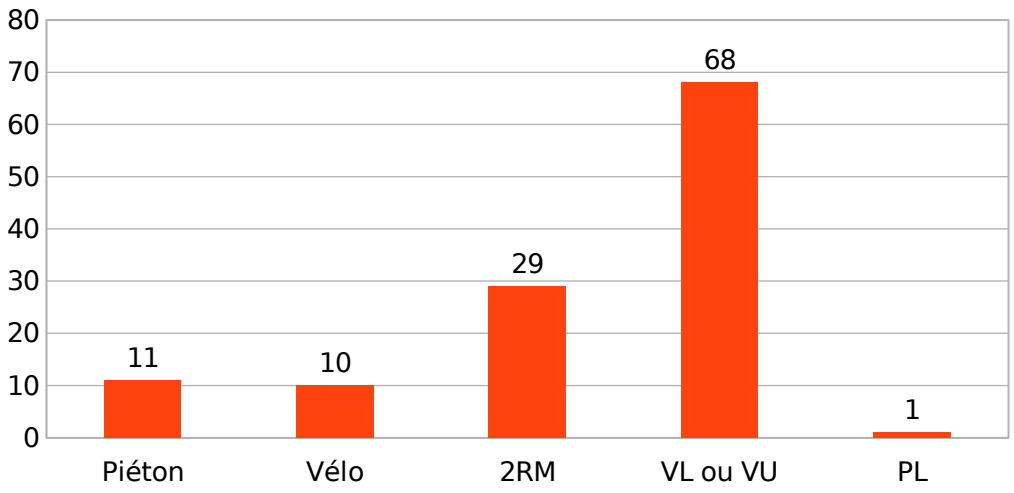


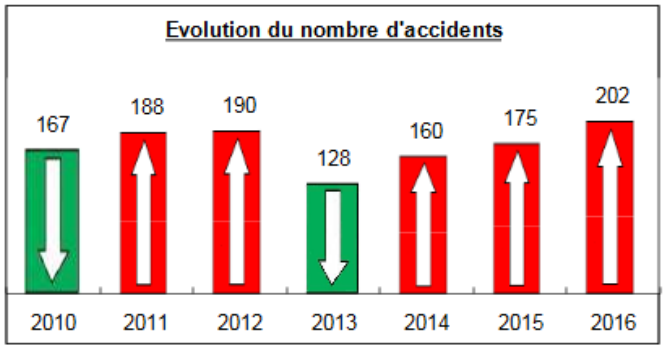
Les enseignements du diagnostic et des ateliers

- **849 accidents** et **120 tués** en 5 ans
- Une mortalité sur les routes similaire à celle des départements français peu urbanisés
- Sur RD : 70 % des accidents, 93 tués
- Porter une attention particulière aux usagers vulnérables : accidentologie 2 roues motorisés, sécurisation s et des arrêts

Sur 5 ans (2012-2016)	Ardèche	Moyenne départements français	Moyenne départements similaires
Nombre de tués par millions d'habitants	68	53	68
Part d'accidents avec un 2RM	37 %	37 %	31 %

Usagers tués dans les accidents (2012-2016)





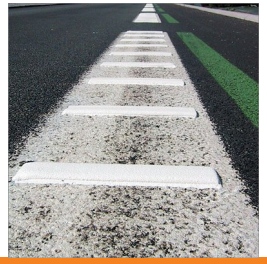
Une connaissance à parfaire pour définir les actions pertinentes sur l'infrastructure

- A priori, assez forte **concentration d'accidents sur les itinéraires les plus fréquentés**
  - Dans des conditions plutôt banales : 86 % hors intersection, 82 % dans des conditions atmosphériques normales, 71 % de jour
- **Consolidation des données** d'accidentologie : localisation des accidents
- Croiser avec données de comptage et types d'infrastructures pour **préciser les « anormalités »** et **le linéaire à plus fort enjeu**

Principes d’action qui en découlent

- Pour définir les aménagements les plus adaptés sur les RD, deux types d’approches envisageables
  - **Etudes d’accidentologie thématiques** sur certains types d’accidents
  - **Etudes de diagnostic d’itinéraire** sur le linéaire à plus fort enjeu : analyse des procès-verbaux d’accidents, visites terrain, inspections de sécurité

Obstacles latéraux ?
Intersections ?
Balisage des virages ?
Cohérence des vitesses ?
Problèmes d’adhérence ?...



Principes d’action qui en découlent

- Pour définir les aménagements les plus adaptés sur les RD, deux types d’approches envisageables
  - **Etudes d’accidentologie thématiques** sur certains types d’accidents
  - **Etudes de diagnostic d’itinéraire** sur le linéaire à plus fort enjeu : analyse des procès-verbaux d’accidents, visites terrain, inspections de sécurité
- En parallèle, d’autres actions plus transversales ne portant pas sur l’infrastructure à poursuivre avec les partenaires concernés (préfecture, AOM, associations…) : éducation-formation, communication-sensibilisation, contrôle-sanction...

Obstacles latéraux ?
Intersections ?
Balisage des virages ?
Cohérence des vitesses ?
Problèmes d’adhérence ?...

4 fiches-actions

- Quels besoins en matière d'infrastructures routières ?
- Quelles politiques en faveur des mobilités alternatives à la voiture solo ?
- Quels enjeux et quelles actions pour sécuriser les déplacements sur les RD ?
- Comment mieux accueillir les cyclistes sur les RD ?

Pour faciliter la mobilité quotidienne à vélo

- Poursuivre les efforts réalisés (voies douces, surlargeurs) et réaliser le **maillage du réseau cyclable**
  - Un objectif qui implique de coordonner et fédérer les acteurs locaux pour assurer la continuité des itinéraires
  - Une gouvernance de la politique cyclable qui peut s'organiser via le comité vélo
- Parfaire la connaissance de la « cyclabilité » du territoire
  - Cartographie SIG du réseau cyclable
  - Identifier les **potentiels des itinéraires existants en matière de mobilité quotidienne**
  - Identifier et hiérarchiser les **discontinuités** **aires et autres points durs** (études ntologie, expertises d'usage...)

es comme support de la mobilité quotidienne en Pays de la Loire

Principes d’action qui en découlent

Bande cyclable

- Améliorer la **cyclabilité du territoire** : continuité, sécurisation, entretien et jalonnement des itinéraires, offre de stationnement et de services pour les vélos, communication et sensibilisation
- Développer la **cyclabilité du réseau routier départemental**
  - Planifier les points durs à traiter et les aménagements à réaliser en fonction des particularités locales
  - Politique d’entretien des routes intégrant les aménagements cyclables
  - Jalonnement d’itinéraires

Bande dérasée multifonctionnelle

Plan vélo et fonds national « mobilités actives »

Chaussée à voie centrale banalisée

Principes d'action qui en découlent

- Garantir **l'accès à des pôles généra de déplacements** : stationnement, aménagements, jalonnement des itinéraires

- Renforcer **l'intermodalité** avec les autr offres de transports

- Soutenir le développement du **VAE** : aides à l'achat, offres de locations

- Travailler avec les porteurs de projet d'urbanisme ou routiers pour favoriser la prise en compte du vélo
- Sensibiliser, faire connaître les initiatives… et évaluer la politique cyc

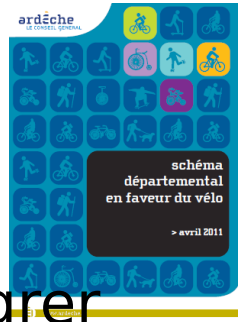
Le Département : de multiples leviers d'actions

Au-delà de la gestion des routes, le Département possède de multiples leviers d'actions pour mener une véritable politique cyclable : la gestion des collèges, les transports, le social, l'économie et le tourisme, le plan départemental des itinéraires des promenades et des randonnées, les politiques de la jeunesse et des sports, la communication.

Schéma départemental en faveur du vélo 2011

En guise de conclusion...

Le futur plan de mobilité, par rapport aux précédents plans et schémas...



- Sans doute des politiques à poursuivre et des actions à finaliser voire à ressusciter
- Mais aussi des évolutions à intégrer
  - Précarité énergétique et sensibilité au coût de la mobilité dans les territoires peu denses
  - Diffusion du numérique dans les modes de vie et nouvelles formes d'organisation du travail
  - Développement du covoiturage comme service de mobilité
  - Renouveau du vélo et développement du VAE
  - Evolution des compétences en matière de mobilité, y compris celles à venir avec la LOM