

 Livret 1

MOBILITÉ ET QUALITÉ DE L'AIR



ALLIANCE
DES COLLECTIVITÉS
POUR LA QUALITÉ
DE L'AIR

04.2021

AVANT-PROPOS

Si les émissions de polluants ont été considérablement réduites ces 20 dernières années, la qualité de l'air est toujours une source de danger pour la santé des habitants, en particulier dans les zones urbaines et certaines vallées de montagne. Les élus locaux se mobilisent et agissent pour améliorer la qualité de l'air et réduire l'exposition des habitants.

La pollution de l'air est désormais reconnue par l'Organisation Mondiale de la Santé comme la première cause environnementale de morts prématurées. L'amélioration des connaissances scientifiques établit des liens de causalité avec de nombreuses maladies chroniques et conduit à réévaluer régulièrement les impacts sanitaires de la pollution atmosphérique.

Que l'on se base sur les données de Santé Publique France qui estime à 48 000¹ le nombre de décès par an en France liés à la pollution de l'air, sur la récente étude de Harvard publiée début 2021 qui en décompte 98 000², la dangerosité des polluants atmosphériques pour la santé humaine n'est plus à démontrer.

Toutefois, l'impact de la pollution de l'air ne se limite pas au champ sanitaire puisqu'elle a d'autres incidences sur les écosystèmes, les cultures, les bâtiments et de fait l'économie.

L'article 1 de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie³ reconnaît le droit de chacun à respirer un air qui ne nuise pas à sa santé. La France est sous contentieux avec l'Union Européenne pour dépassement des seuils réglementaires, menacée d'astreinte par le Conseil d'État pour n'avoir pas pris des mesures suffisantes pour respecter la directive européenne de 2008 sur la qualité de l'air. La Cour des Comptes insiste également dans un rapport d'enquête de juillet 2020⁴ sur la nécessité

1 <http://www.santepubliquefrance.fr/Actualites/Pollution-atmospherique-et-sante-Sante-publique-France-publie-de-nouveaux-resultats>
2 <https://www.journals.elsevier.com/environmental-research>
3 <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000000381337>
4 <https://www.ccomptes.fr/fr/publications/les-politiques-de-lutte-contre-la-pollution-de-lair> et https://www.ccomptes.fr/system/files/2020-09/20200923-58-2-rapport-politiques-lutte-contre-pollution-air_0.pdf

de renforcer les politiques publiques et de les décliner localement pour atténuer les risques sanitaires et environnementaux liés à la pollution atmosphérique pour permettre à la France d'atteindre ses objectifs. En raison des effets localisés des phénomènes de pollution, agir sur les émissions et les concentrations de polluants exige de déployer simultanément des mesures à l'échelle nationale comme au plus près des territoires. Les communes et Établissements Publics de Coopération Intercommunale ont un rôle majeur dans la lutte contre la pollution atmosphérique et disposent de nombreux leviers : organisation de la mobilité et des transports, aménagement du territoire et habitat, transition énergétique, mise en valeur de l'environnement, travail avec les acteurs locaux sur les espaces végétalisés, notamment les agriculteurs, mesure et accompagnement des activités industrielles etc.

Les collectivités locales se sont emparées de la problématique de la qualité de l'air depuis de nombreuses années. Elles avancent des mesures concrètes, répondant aux situations spécifiques de leurs territoires. Dans des contextes différents, l'urgence de protéger la santé des habitants est bien là, et les collectivités agissent à travers de nombreux projets, au croisement de différentes politiques publiques. C'est pour montrer la richesse de leurs réponses, permettre des échanges autour de problématiques souvent similaires que l'Alliance a souhaité créer ces livrets.

SOMMAIRE

Éditeur
Alliance des collectivités pour la qualité de l'air
Centre administratif
1 parc de l'Étoile
67076 Strasbourg cedex

Rédaction
Carine Petitjean
Fanchon Barbat-Lehmann

Design graphique et mise en page
Guénolé Le Gal © 2021

Dépôt légal : avril 2021

Les informations contenues dans ce document correspondent à une analyse à jour à la date de bouclage, au 30 mars 2021.

Ce document est soumis aux droits d'auteur, mais peut être utilisé librement à des fins de campagne, d'éducation et de recherche moyennant mention complète de la source.

Ce livret sera actualisé tous les ans pour rester au plus près des territoires, n'hésitez pas à nous contacter si vous souhaitez valoriser un projet dans la prochaine édition.

contact@alliancequaliteair.fr

alliancequaliteair.fr



AVANT-PROPOS	2
SOMMAIRE	3
ÉDITO	6
INTRODUCTION	8
RÉDUIRE L'ESPACE ET L'USAGE DE LA VOITURE EN VILLE	10
DÉVELOPPER LES TRANSPORTS COLLECTIFS	22
FAVORISER LES MOBILITÉS ACTIVES	32
NOTES	42



La reconquête de la qualité de l'air dans les espaces urbains passe nécessairement par une réflexion sur la mobilité. Réduire l'usage de la voiture et l'espace qui lui est dédié, encourager le report modal vers les transports en commun, le vélo et la marche sont des axes stratégiques pour préserver la santé des habitants et proposer un cadre de vie agréable aux usagers de l'espace public qui s'en trouve apaisé.

ÉDITO

La qualité de l'air est la première préoccupation environnementale des français. Les élus locaux s'engagent dans la lutte contre la pollution atmosphérique et agissent via de nombreux leviers.



Françoise Schaetzel

Présidente de l'Alliance des collectivités pour la qualité de l'air

Vice-présidente à l'Eurométropole de Strasbourg

Améliorer la qualité de l'air est un enjeu du quotidien. L'exposition chronique à la pollution de fond, même en dessous des seuils réglementaires, a des effets négatifs sur la santé de nos concitoyens. À long terme, même avec des niveaux faibles de concentration, une exposition chronique à la pollution atmosphérique peut avoir des effets sanitaires particulièrement graves. De nombreuses études ont pointé le rôle de la pollution atmosphérique sur la perte d'espérance de vie, la mortalité, mais également une aggravation des maladies chroniques comme l'asthme et le diabète, le développement de maladies cardiovasculaires et respiratoires. Une mauvaise qualité de l'air est facteur de troubles de la reproduction, de troubles du développement de l'enfant et ce dès le stade fœtal. Les effets sont plus importants dans les grandes agglomérations, mais les collectivités de plus petite taille et les territoires ruraux sont également concernés.

Nous ne sommes pas tous égaux devant la pollution atmosphérique. En croisant les données environnementales et les données socioéconomiques, il en ressort que les zones les plus pauvres sont aussi les plus exposées aux nuisances environnementales. Les populations précaires sont face à une double voire triple peine : une santé plus fragile avec des parcours de soins plus complexes que les populations favorisées, et donc une plus grande sensibilité à certaines nuisances environnementales, et une plus forte exposition aux polluants sur leur lieu de résidence, alors que leur contribution à la pollution atmosphérique est moindre. La majorité des études convergent, quel que soit le niveau de pollution atmosphérique, le risque sanitaire est plus élevé pour les populations défavorisées que pour les

populations plus favorisées.¹

Ce coût humain est également, sans être cynique, un coût économique et financier pour nos territoires. La Commission d'enquête dirigée par le sénateur Jean-François Husson sur le coût économique et financier et de la pollution en 2015 établit à 100 milliards d'euros par an le « coût de l'inaction », recensant les conséquences sanitaires et non sanitaires (effets sur la végétation, la biodiversité, l'eau, les bâtiments) de la pollution atmosphérique. En 2020, l'Alliance Européenne pour la Santé Publique a décliné les coûts sociaux-économiques de cette pollution à l'échelle des villes européennes². À l'échelle de la France, si les métropoles (Paris, Lyon et Nice) arrivent en tête avec un coût oscillant entre 1600 et 1130 euros / an / habitant, le classement révèle un coût important pour des villes qui pourtant ne sont concernées ni par le contentieux européen, ni par l'obligation de réaliser une Zone à Faible Émission.

Enjeu sanitaire, social, financier, la qualité de l'air est également un enjeu climatique. Les moteurs thermiques du trafic routier, du fait de la combustion des énergies fossiles, sont la principale cause de l'augmentation des gaz à effet de serre (GES) en France. Le secteur des transports est le premier émetteur de gaz à effet de serre, avec 31 % des émissions. À l'heure où la mobilisation climatique prend une ampleur considérable, les citoyens demandent des décisions courageuses. Alors que la responsabilité même de l'État est mise en cause puisqu'il a été condamné pour inaction climatique dans l'Affaire du

siècle qui a mobilisé plus de 2 millions de personnes, nous sommes, élus locaux, en première ligne pour apporter des réponses et protéger la santé des habitants. Les enjeux d'air et de climat sont intimement liés, et agir pour améliorer la qualité de l'air au niveau local, c'est aussi lutter contre le dérèglement climatique. Ce rôle de bouclier, cette volonté d'innovation est bien présente dans les territoires malgré des moyens financiers de plus en plus restreints.

C'est pour mettre en commun les politiques publiques et projets engagés sur nos territoires, confronter nos expériences et échanger sur nos problématiques que nous avons souhaité créer l'Alliance des collectivités pour la qualité de l'air en 2017. Grâce à l'implication des élus et agents des collectivités, l'Alliance est aujourd'hui un réseau actif d'échanges. Nous souhaitons faciliter la diffusion des connaissances et le partage d'expérience pour lancer de nouvelles initiatives et réinterroger nos pratiques. Lors de nos rencontres et nos échanges, nous présentons et découvrons les projets mis en œuvre par nos voisins pour répondre à cet enjeu fondamental de santé publique, et la thématique de la mobilité revient fréquemment, mobilité et qualité de l'air étant très liées.

Dans son rapport de juillet 2020 sur les politiques de lutte contre la pollution atmosphérique, le premier axe sur lequel la Cour des Comptes recommande d'agir est celui des transports. Il représente une part significative des émissions d'oxydes d'azote, de particules fines, mais également de métaux lourds. Cette part prépondérante du transport routier dans les émissions rend nécessaire un report modal vers une mobilité moins émettrice de polluants. Comment dès lors agir sur la mobilité pour d'une part assurer aux habitants du territoire un libre et

égal accès à l'emploi, aux commerces, aux loisirs, et d'autre part garantir leur santé, leur sécurité, un cadre de vie sain et agréable ? Comment innover, comment faire évoluer les déplacements, contraindre parfois, proposer et encourager surtout ? C'est l'objet de ce livret, montrer la richesse des initiatives des collectivités pour améliorer la qualité de l'air, susciter des partages d'expériences et des échanges dès que nous pourrons, bientôt je l'espère, nous retrouver pour échanger sur les défis et les enjeux de nos territoires.

En tant qu'élue locale, je sais que la préservation de la santé des habitants est un axe majeur de nos politiques publiques, et au vu des enjeux économiques, sociaux et environnementaux soulevés par la pollution atmosphérique, injecter un réflexe air dans chacune de nos politiques publiques devient plus qu'une nécessité, une responsabilité. Je vous sais attentifs à cela, vous qui innovez au quotidien pour garantir un cadre vie sain aux habitants. J'espère que nous pourrons, très bientôt, nous retrouver pour échanger sur nos défis respectifs. Les collectivités sont riches de projets et d'innovation, et j'espère que vous aurez autant d'intérêt à les découvrir que nous en avons eu à rencontrer les acteurs passionnés et passionnants qui construisent au quotidien les territoires, et dessinent ceux de demain.

¹ <https://www.santepubliquefrance.fr/determinants-de-sante/pollution-et-sante/air/documents/article/exposition-a-la-pollution-atmospherique-et-inegalites-sociales-de-sante>

² <https://epha.org/wp-content/uploads/2020/10/final-health-costs-of-air-pollution-in-european-cities-and-the-linkage-with-transport.pdf>

INTRODUCTION

La démarche

Ce livret « Qualité de l'air et mobilité : les collectivités agissent » s'inscrit dans une démarche plus globale d'étude des pratiques des collectivités pour améliorer la qualité de l'air. Avec l'aide de Santé Publique France et de the European Climate Foundation, l'Alliance des collectivités pour la qualité de l'air réalise une étude pour dresser un état des lieux des pratiques et stratégies mises en place par les collectivités territoriales de son réseau pour réduire les niveaux de pollution de l'air extérieur et limiter l'exposition des populations. En parallèle, elle souhaite également valoriser les projets innovants qui concourent à améliorer la qualité de l'air, et ce sur 4 thématiques différentes : la mobilité, l'énergie, l'urbanisme, les espaces végétalisés.

La qualité de l'air étant transversale, elle est parfois intégrée dans des projets sans pour autant que son amélioration soit un objectif clairement identifié. Pourtant, il s'agit d'un enjeu de santé publique qui doit être non seulement identifié mais valorisé comme un impératif. Prendre en compte l'air dans chaque action, chaque stratégie développée par les collectivités doit devenir un réflexe. Les communes et les Établissements Publics de Coopération Intercommunale ont de nombreux leviers pour améliorer la qualité de l'air et diminuer l'exposition des habitants. Ces livrets témoignent de la richesse de leurs initiatives et des réponses que les collectivités locales peuvent apporter pour protéger la santé des habitants.



© Canva

Objectifs des livrets

Les élus et agents sont de plus en plus vigilants à la qualité de l'air des territoires. Les initiatives sont riches et nombreuses, mais souvent peu valorisées et méconnues des autres collectivités. L'Alliance, en fédérant les collectivités locales autour de la qualité de l'air, souhaite mettre en relation les acteurs et actrices qui s'engagent, pour confronter leurs problématiques et leurs expériences et partager leurs projets. Chaque territoire est unique, il doit faire face à des enjeux qui lui sont propres, mais découvrir les réussites d'autres territoires peut être inspirant pour développer ensuite un projet plus adapté aux problématiques locales.

C'est l'objectif de ce livret, le premier d'une série de 4, valoriser, inspirer, pour mettre en relation les acteurs et actrices qui développent des projets, confronter les difficultés, profiter des expériences des uns et des autres pour lever les freins et proposer une palette toujours plus grande de réponses à cet enjeu majeur de santé publique.

Qualité de l'air et mobilité

En octobre 2013, l'Organisation mondiale de la santé (OMS) a classé la pollution de l'air extérieur et les particules de l'air extérieur comme cancérigènes certains pour l'homme. Les polluants atmosphériques, et en particulier les particules, représentent ainsi un enjeu sanitaire majeur. Or, le secteur des transports est à l'origine de nombreux polluants, et en particulier le transport routier principal émetteur des oxydes d'azote (Nox) et de particules fines (PM10 et PM 2,5) dans les zones urbaines. L'étude européenne Aphekom a conclu qu'habiter à proximité du trafic routier augmente sensiblement la morbidité attribuable à la pollution atmosphérique, et l'OMS a classé les effluents d'échappement des moteurs Diesel comme cancérigènes certains pour l'homme, quand les émissions des moteurs essence sont classées cancérigènes probables. Pour protéger la santé des habitants des risques sanitaires liés à la pollution, agir sur la mobilité est un axe fondamental, et les collectivités ont de nombreux leviers pour réorganiser les transports sur leur territoire.

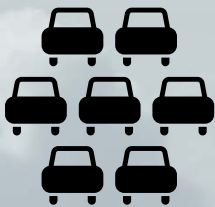
Puisque la majeure partie des impacts de la pollution atmosphérique sur la santé résulte d'une exposition chronique, au jour le jour et sur le long terme, et ce même en dessous des seuils réglementaires, il ne s'agit pas seulement de réduire et d'éviter les pics de pollution, mais bien d'agir sur la pollution de fond au quotidien. Réorganiser la mobilité est un enjeu prioritaire pour améliorer la qualité de l'air, la santé des habitants et lutter contre le dérèglement climatique. Nul secteur n'illustre mieux le double enjeu climatique et sanitaire que le transport. 80% de la pollution due au transport (NOx et PM) provient du secteur routier, qui génère plus d'1/3

des émissions de gaz à effet de serre.¹ Plus de la moitié de ces émissions sont dues aux voitures des particuliers.

Condition d'accès à la plupart des activités professionnelles et sociales, se déplacer est un impératif : trajets domicile-travail, vers l'école et les loisirs, achats et courses. Rien que pour les trajets domicile-travail, un français se déplace en moyenne 10h par semaine² et parcourt 400 km. Ces déplacements se font en grande majorité en voiture individuelle (80%), et plus de la moitié des conducteurs indique n'avoir aucun autre moyen de transport à disposition. La voiture reste ainsi le mode de transport privilégié, alors que la moitié des trajets font moins de 5km, et qu'en ville 40% des trajets quotidiens en voiture font même moins de 3km. Pour le transport de marchandises, la route reste également le mode prioritaire au détriment du rail ou du transport fluvial.

Il est nécessaire de repenser le modèle de déplacement dans sa globalité. Sortir du paradigme de la voiture individuelle, c'est inventer une nouvelle mobilité au croisement des enjeux sanitaires et environnementaux. De nombreuses collectivités innovent pour réduire l'usage de la voiture en ville, développer les transports en commun, favoriser la pratique de la marche et du vélo, accompagnant les professionnels et les habitants vers une mobilité plus propre, plus active, plus collective.

1 <https://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/guide-pratique-mobilite-10-questions.pdf>
2 Enquête nationale de mobilité réalisée par l'Association pour la Prévention de la Pollution Atmosphérique : https://francisdemoz.com/wp-content/uploads/rapport_enquete_nationale_mobilite_modes_de_vie_2020_fvm.pdf



RÉDUIRE L'ESPACE ET L'USAGE DE LA VOITURE EN VILLE

01

COOPÉRER AVEC LES ACTEURS LOCAUX	12
FACILITER LES LOGISTIQUES URBAINES EN CŒUR DE VILLE	13
RÉORGANISER LES LIVRAISONS EN CENTRE-VILLE	14
VERS L'EXCLUSION DES VÉHICULES LES PLUS POLLUANTS	15
ACCOMPAGNER LES ENTREPRISES DANS LEUR PLAN DE MOBILITÉ	16
RENOUVELER LES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS ET DES POIDS LOURDS POLLUANTS D'ICI 2025	17
APAISER ET PARTAGER L'ESPACE PUBLIC	18
RÉSERVATION D'UN PONT AUX PIÉTONS, CYCLISTES ET TRANSPORTS EN COMMUN	19
DÉFI "UN MOIS SANS MA VOITURE"	20

Le trafic routier est l'une des principales sources d'émissions d'oxydes d'azote (NOX). Pour lutter contre ce polluant toxique pour la santé et grand contributeur des Gaz à Effet de Serre, il est nécessaire de revenir sur le modèle du tout automobile hérité du 20^e siècle. Diminuer l'usage de la voiture individuelle et modérer la circulation automobile nécessite un travail avec les acteurs économiques pour optimiser les flux de marchandises, et les habitants pour encourager le report modal.

L'espace public demeure aujourd'hui grandement occupé par la circulation automobile. Apaiser et réduire le trafic permet de réorganiser l'espace pour un meilleur partage des usages et un cadre de vie plus agréable et plus sûr pour les riverains et les usagers.

Le 9 septembre 1997, La Rochelle était la première commune à éloigner les voitures du centre-ville pour le réserver aux piétons, rollers, vélos et autres utilisateurs d'engins non motorisés. Vingt-trois ans plus tard, un sondage Ifop réalisé à l'occasion de la Journée mondiale sans voitures, révèle un « net soutien des citoyens aux politiques de restrictions de la circulation automobile ». En effet, 62% des citoyens souhaitent que leur municipalité adopte une mesure pour réduire la place de l'automobile au profit d'autres moyens de transport, avec une hausse de 13 points depuis 2001.¹

Réduire l'espace accordé à la voiture et en limiter l'usage ne peut cependant pas se faire dans une seule logique de contrainte. Il est nécessaire de travailler avec les acteurs et les usagers pour proposer des alternatives aux professionnels et aux habitants. Décliner une stratégie de mobilité plurielle c'est améliorer le cadre de vie de toutes et tous. Diminuer le flux automobile c'est réduire les nuisances : bruit, pollution, congestion, et améliorer la sécurité. L'espace ainsi libéré peut être réaffecté pour aménager la voirie avec des trottoirs plus larges et des pistes cyclables sécurisées, mais aussi des places, des lieux de rencontres, des espaces verts pour favoriser la biodiversité et créer des îlots de fraîcheur urbains.

¹ Rapport d'étude Ifop et Caroom : Les mesures anti-voitures et la place de l'automobile dans les grandes villes à l'heure du covid, 16 septembre 2020

COOPÉRER AVEC LES ACTEURS LOCAUX

Logistique urbaine

Bordeaux Métropole s’engage depuis de nombreuses années pour améliorer la logistique urbaine à l’aide d’enquêtes régulières pour connaître les flux et les pratiques logistiques et ainsi identifier les mesures adaptées au territoire, mais également grâce à la création en 2006 d’un Espace Logistique de Proximité pour une logistique du dernier kilomètre plus vertueuse.

L’élaboration et la mise en œuvre des projets en logistique urbaine ont été renforcées grâce à la création en 2013 d'un groupe de travail avec la Chambre de Commerce et d'Industrie et l'ensemble des acteurs locaux du secteur. Grâce à cette instance de concertation, Bordeaux Métropole et la CCI accompagnent les acteurs dans leurs projets comme le développement de la cyclo-logistique ou l’expérimentation de livraisons nocturnes et silencieuses. La Métropole souhaite renforcer la prise en compte des besoins logistiques dans les projets urbains de l’agglomération avec la création d’un pôle de logistique urbaine dans le futur quartier des Bassins à flot pour assurer des livraisons en mode doux et des services de proximité. La collectivité prépare également un appel à projet pour développer des initiatives innovantes de livraison et recenser différents types de fonciers à mettre à disposition pour des activités logistiques.

Les objectifs 🎯

Optimiser les flux de marchandises pour limiter le nombre de véhicules de livraison en ville et leurs externalités négatives ;

Soutenir et accompagner le développement d'expérimentations et de nouveaux projets ;

Favoriser le recours aux modes de transports doux pour les livraisons du dernier kilomètre ;

Développer une approche anticipative en travaillant sur la planification urbaine.

Les clés 🔑

Établir un état des lieux des pratiques et des flux sur le territoire ;

Concerter les acteurs privés locaux pour développer des synergies ;

Sensibiliser élus et services de la collectivité au sujet de la logistique urbaine ;

Collaborer au niveau national avec d'autres collectivités et institutions (groupe de travail avec le Centre National de la Fonction Publique Territoriale et le Cerema).

Les résultats ➕

La création d'un réseau d'acteurs qui facilite la mise en œuvre de synergies et le développement de nouveaux projets ;

Une adaptation progressive de l'aménagement de l'espace urbain et foncier pour l'optimisation des flux de marchandises ;

Une réduction des émissions polluantes par la diminution du nombre de véhicules de livraison circulant sur le territoire et l'usage de transports doux pour les derniers kilomètres.



© DR

FACILITER LES LOGISTIQUES URBAINES EN CŒUR DE VILLE

Logistique urbaine

Paris travaille depuis une vingtaine d'années avec les acteurs de la logistique urbaine pour optimiser les flux et réduire les nuisances liées à leur activité. Une nouvelle charte pour une logistique urbaine durable a été signée par une centaine d'entreprises en 2013. L'élaboration d'un schéma d'organisation logistique de la ville a mis en évidence le manque d'espaces logistiques en zone dense.

Partant de ce constat, la collectivité a inscrit dans le PLU une soixantaine de parcelles se prêtant au maintien ou au développement d'activités logistiques sous la forme de périmètres de localisation d'espaces de logistique urbaine (ELU). Depuis 2006, la vocation des grands sites logistiques situés dans les zones UGSU du PLU doit être conservée et les ELU ont été intégrés à la définition des CINASPIC lors de la modification du PLU de 2016. Dès 2013, une réflexion a été engagée sur la sortie du diesel au sein d'un groupe de travail avec les professionnels de la logistique urbaine. Cette démarche se poursuit pour accompagner des entreprises dans le renouvellement de leur flotte et la modification de leurs pratiques. Paris soutient également le développement d'expérimentations : mise en place de micro-hubs sur l'espace public, aires de livraison connectées pour pérenniser les solutions les plus propres et efficaces etc.

Les objectifs 🎯

Préserver et développer les espaces logistiques dans la ville dense ;

Accompagner les professionnels vers une sortie du diesel en 2024 ;

Soutenir les expérimentations et la pérennisation de solutions ;

Favoriser le recours aux modes de transports doux pour les livraisons du dernier kilomètre.

Les clés 🔑

Initier une première phase de concertation avec les acteurs de la logistique urbaine ;

Lancer une seconde phase consacrée aux expérimentations de solutions ;

Mettre en place un réseau d'avitaillement en énergie alternative pour permettre aux entreprises de circuler avec de nouveaux véhicules.

Les résultats ➕

Création d'un réseau d'acteurs autour de la charte qui facilite la concertation et la mise en œuvre de synergies logistiques dans Paris ;

Modification des pratiques des professionnels : changement de leur flotte, hausse de la demande d'espaces logistiques dans Paris, développement de la cyclo-logistique ;

Réduction des émissions polluantes.



Mobilité et qualité de l'air

© DR

RÉORGANISER LES LIVRAISONS EN CENTRE-VILLE

Zone à faibles émissions

Les livraisons sont vitales au fonctionnement d’une commune : pour les commerces, la restauration, les habitants, pour l’économie locale. Mais elles génèrent des nuisances : bruit, congestion, pollution. Une vaste enquête a été réalisée en 2012 pour connaître les flux de marchandises et les acteurs qui les organisent : le diagnostic a révélé que la moitié des livraisons était effectuée en compte propre, sans passer par des professionnels du transport. De nombreux véhicules entraient chargés dans le centre-ville pour ne déposer qu’une petite part de chargement, et les commerçants se faisaient livrer en moyenne 6 fois par jour. Il a alors été nécessaire de réorganiser les livraisons avec les différents acteurs pour mutualiser et optimiser les chargements, accélérer le développement de nouvelles pratiques.

La zone définie : la plus dense du bassin rhénan, la Grande-Île de Strasbourg. Depuis septembre 2018, les livraisons faites par les véhicules thermiques doivent s’effectuer entre 6h et 10h30, avec un bonus d’1h pour les véhicules de livraison qui roulent à l’électrique et au gaz naturel de ville. Les flottes de bi-porteurs, triporteurs ou vélo cargos ont un accès permanent au centre-ville. Depuis 2019, les véhicules de livraison sans vignettes, ainsi que les Crit’Air 5 et 4 ne peuvent plus y circuler.

Les objectifs

Les clés

Les résultats

Diminuer les flux de livraison ;

Réduire l’utilisation des véhicules polluants ;

Améliorer le cadre de vie.

Mettre en place un calendrier progressif d’exclusion des véhicules Crit’Air pour permettre une visibilité ;

Intégrer les enjeux de la logistique urbaine dans le PLUi (fait en 2016) ;

Uniformiser les règles de livraison à l’ensemble du périmètre sans distinction entre zone piétonne et non piétonne ;

Mettre en place une évaluation avec des comptages et une enquête auprès des transporteurs et commerçants.

Évolution des véhicules de livraison dans le périmètre : près de 30% sont électriques ou GNV, 41% sont Crit’Air 2 ;

Réduction significative des tournées à destination du centre-ville ;

Création de services logistiques à destination des professionnels et des particuliers avec une professionnalisation de la livraison ;

Motorisation électrique privilégiée pour les véhicules utilitaires légers, véhicules au Gaz plus pertinents pour les charges plus lourdes ;

Accroissement des livraisons par les vélos cargos et triporteurs.



VERS L'EXCLUSION DES VÉHICULES LES PLUS POLLUANTS

Zone à faibles émissions

Depuis plusieurs années, Paris a engagé une réflexion sur l'instauration de restrictions de circulation pour les véhicules polluants, en étroite coopération avec Airparif qui réalise des études et scénarios sur l'impact du trafic routier sur la qualité de l'air. Les bus et poids lourds non classés ne peuvent plus circuler depuis 2015, les autres véhicules non classés depuis 2016.

En parallèle du durcissement progressif des interdictions de circulation, la collectivité a mis en place des aides (cumulables avec des aides métropolitaines, régionales et nationales) pour accompagner particuliers et professionnels à changer de véhicules. Pour les particuliers, l'enjeu est d’inciter au report modal, via des aides à l'achat de vélo à assistance électrique (depuis 2009), de 2 roues électriques, et des subventions du pass Navigo. Certaines aides ciblent aussi les copropriétés pour soutenir la mise en place de locaux sécurisés pour les vélos et de bornes de recharge électrique. Du côté des professionnels, une concertation est menée depuis 2013 pour une sortie du diesel et des aides sont disponibles pour l'achat ou la location de véhicules utilitaires électriques, GNV ou hydrogène. Le panel des bénéficiaires se veut le plus large possible, comprenant également les taxis, les auto-écoles, les autocars et les bateaux.

Les objectifs

Les clés

Les résultats

Inciter au renouvellement du parc automobile et à la démotorisation ;

Viser la sortie du diesel pour 2024 ;

Mettre en place une démarche progressive à moyen terme qui offre une visibilité aux usagers et aux professionnels.

Mener une démarche de concertation auprès des professionnels ;

Mettre en place un accompagnement financier adapté aux particuliers et aux professionnels ; Assurer un contrôle des vignettes Crit'air ;

Développer en parallèle des infrastructures encourageant le report modal : pistes cyclables, cheminements piétons, lignes de transport en commun ...

Amélioration notable de la qualité de l'air : selon les études d'Airparif, l'arrêt de la circulation des véhicules classés Crit'air 4 représenterait une diminution de 7% du nombre de véhicules polluants présents sur les routes, ce qui permettrait de réduire de 41% le nombre de Parisiens exposés à des dépassements de normes réglementaires ;

Une modification de certains comportements individuels et pratiques professionnelles.



ACCOMPAGNER LES ENTREPRISES DANS LEUR PLAN DE MOBILITÉ

Plan mobilité

Depuis 2018, les entreprises de plus de 100 salariés doivent élaborer un plan de mobilité. Strasbourg a devancé cela en lançant en 2015 Optimix, un accompagnement global basé sur un outil numérique pour les employeurs du territoire. Optimix est unique en France, il accompagne les entreprises dans l'élaboration de leur plan de mobilité. Il vise notamment à réduire l'usage de la voiture individuelle au profit de modes de transports moins polluants.

La plateforme propose un diagnostic via une enquête interne individuelle et anonyme, puis des conseils personnalisés sur les alternatives à la voiture : chaque employé peut ainsi connaître les transports en commun et itinéraires cyclables pour son trajet domicile-travail. Un dernier module vise à la rédaction du plan d'actions et au suivi de sa réalisation. Le module de facilitation du covoiturage a été supprimé en raison de la démultiplication des bases de données et acteurs agissant sur le sujet. Une nouvelle réflexion est menée pour mutualiser les efforts et gagner en efficience. Optimix permet de faire du reporting afin que la collectivité dispose d'informations sur l'usage de l'application, comme le nombre d'entreprises et de salariés utilisateurs.

Les objectifs 🎯

Informar les entreprises sur leurs obligations légales et les accompagner pour mener à bien leur plan de mobilité ;

Contribuer à la réduction de la part modale de la voiture (de 37% à 30%) ;

Soutenir les entreprises dans l'organisation d'animations pour susciter un changement de pratiques chez les salariés.



Les clés 🔑

Impliquer les acteurs de la mobilité sur le territoire : réseau d'animation autour du vélo, association d'usagers des transports en commun etc. ;

Mettre en place des infrastructures qui permettent et incitent au report modal (pistes cyclables, lignes de transports en commun) ;

Travailler avec la Chambre de Commerce et d'Industrie et d'autres partenaires afin de prospecter auprès des entreprises.

Les résultats ➕

Une utilisation de l'application par 84 entreprises (33 000 salariés concernés) ;

Une incitation pour les entreprises à se saisir du sujet et à coopérer avec la collectivité concernant la mobilité ;

Une réduction des émissions et de l'exposition à la pollution de l'air pour les salariés changeant de mode de transport (l'habitable des voitures étant un lieu de concentration importante des polluants, ce qui est moins le cas pour les transports en commun, mais surtout pour les transports doux car le plein air favorise la dispersion des polluants).

RENOUVELER LES VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS ET DES POIDS LOURDS POLLUANTS D'ICI 2025

Zone à faibles émissions

Les véhicules de transport de marchandises représentent 22% des km parcourus sur la Métropole, mais 48% des NOX et 33% des particules fines émises par le trafic routier. L'objectif de la Métropole : en 2026, aucun habitant ne sera soumis à un dépassement des seuils réglementaires. Elle a donc mis en place pour les véhicules de transport de marchandises (Véhicules Utilitaires Légers / VUL et Poids Lourds / PL) une Zone à Circulation Restreinte en 2017, devenue ZFE en 2019, avec une exclusion progressive des véhicules les plus polluants. Seuls les VUL et PL à faibles émissions pourront circuler en 2025 sur un périmètre de 27 communes, hors voies urbaines rapides. Cette réglementation est mise en œuvre progressivement pour laisser le temps aux acteurs économiques – associés à la démarche dès 2015 – de s'adapter et d'anticiper.

Pour accompagner les professionnels et les particuliers, le Fonds air véhicules a été mis en place. La Métropole propose des aides financières pour l'achat, l'adaptation ou la location d'un VUL ou PL à faibles émissions (GPL, GNV, électrique ou hydrogène), un vélo cargo, une remorque vélo avec ou sans assistance électrique. Un service gratuit d'accompagnement personnalisé est également proposé. En parallèle, la Métropole a travaillé sur deux centres de logistique urbaine pour accompagner les professionnels à livrer dans ces zones.

Les objectifs 🎯

0 habitant exposé à une pollution dépassant les seuils réglementaires ;

Le Fonds air véhicules, associé à l'évolution tendancielle du parc automobile, va permettre de réduire de façon significative les émissions de NOX (- 75% en 2026 par rapport à la situation de référence 2017).

Les clés 🔑

Une aide de la Métropole et de ses partenaires jusqu'à 18 000€ par entreprise et jusqu'à 12 500€ pour les particuliers, cumulable avec les aides de l'État, pour un VUL ou PL faibles émissions ;

Un service gratuit de conseil avec un expert en diagnostic et en véhicules faibles émissions pour les entreprises et les particuliers ;

Des stations de recharge en parallèle sur le territoire ;

Des dérogations pour laisser le temps à certains acteurs de s'adapter, comme les commerçants non sédentaires.

Les résultats ➕

59 dossiers éligibles depuis août 2019, soit 208k€ représentant 1,5M€ d'investissement (à titre de comparaison seuls 18 dossiers pour 52k€ avaient été déposés sur 2017-2019) ;

23% des dossiers pour des vélo cargo ou remorques, 43% pour les petits VUL <2.5t, 28% pour les VUL >2.5t ;

55% de dossiers pour de l'électrique et 45% GNV/GPL ;

27 structures ont été accompagnées sur du conseil en transition énergétique des véhicules.



© DR

APAISER ET PARTAGER L'ESPACE PUBLIC

Rues scolaires

Expérimenté dans le cadre du déconfinement pour le respect de la distanciation physique et pour améliorer la qualité de l'air à proximité des établissements scolaires, le réaménagement des rues scolaires va se poursuivre tout au long du mandat pour atteindre 300 rues d'ici 2026. Le projet « la rue aux écoles » permet un espace public plus calme, plus sûr et moins pollué.

Depuis le 1er septembre 2020, 57 nouvelles Rues aux écoles ont été mises en place. 29 sont fermées à la circulation et 28 sont transformées en « zone apaisée ». Quand la circulation ne peut pas être totalement coupée, la rue est désormais une aire piétonne, ce qui signifie que seuls certains véhicules peuvent y circuler à vitesse réduite, les piétons étant prioritaires sur la chaussée. Piétonnisation totale ou partielle, ces rues ont pour vocation de sécuriser le chemin des enfants, de réduire l'exposition à la pollution en supprimant le passage de véhicules motorisés lorsque c'est possible, et de réaménager les rues. Progressivement, l'objectif de la Ville est d'apaiser les abords de toutes les écoles parisiennes, de les réaménager pour donner plus de place aux piétons et à la végétation.

Les objectifs

Assurer la sécurité des enfants lors de leurs déplacements jusqu'à l'école ;

Améliorer la qualité de l'air à proximité des établissements scolaires ;

Faire de ces rues scolaires les nouvelles centralités du quartier avec des jeux, des espaces de rencontres, des plantations, du mobilier urbains etc.

Les clés

Travailler avec les mairies d'arrondissement pour sélectionner les écoles ;

Mobiliser plusieurs services pour repenser l'usage de la rue : végétalisation, espace public, jeunesse et sports, affaires scolaires ;

Réaménager en 2 temps : requalifier l'été, puis concerter et aménager sur l'année ;

Rationaliser les interventions sur l'espace public : travaux effectués en même temps (dont ceux des opérateurs) lors de la requalification pour diminuer les nuisances et les frais d'intervention ;

S'appuyer sur des structures pour assurer la participation citoyenne.

Les résultats

122 rues aux écoles sont actuellement en place avec une vitesse des véhicules réduite à 20 km/h ou bien interdites à la circulation ;

Dans les rues aux écoles des places de stationnement ont été supprimées et remplacées par des plots, des barrières et des marquages au sol.



RÉSERVATION D'UN PONT AUX PIÉTONS, CYCLISTES ET TRANSPORTS EN COMMUN

Aménagement

Depuis août 2017, le Pont de pierre est définitivement fermé à la circulation, seuls les piétons, cyclistes et transports en commun peuvent l'emprunter. 3 ponts urbains et 2 ponts autoroutiers permettaient jusqu'alors de franchir la Garonne. L'usage du Pont de pierre était particulier : les automobilistes représentaient moins d'un tiers des déplacements « tous modes » avant sa réservation, contre 88% et 96% sur les autres ponts. L'axe était cependant l'un des principaux bouchons de l'agglomération avec de nombreux passages de tramways limitant le temps vert de feu en heure de pointe, et des trottoirs utilisés par les cyclistes, joggeurs et piétons très accidentogènes.

La Métropole lance alors une expérimentation d'un an à partir d'août 2017 pour y interdire la circulation automobile, avec la possibilité d'un retour à la situation antérieure en moins d'une semaine. À la demande de la collectivité, Atmo Nouvelle-Aquitaine réalise une étude d'impact sur la qualité de l'air avant et après la réservation du pont en utilisant la modélisation à haute résolution pour déterminer la qualité de l'air des zones sans stations de mesure. L'évaluation met en avant les effets bénéfiques de la réservation du pont sur la qualité de l'air respiré par les habitants, conduisant à la pérennisation du dispositif en juillet 2018.

Les objectifs

Report modal vers les transports en commun, le vélo et la marche des automobilistes empruntant le Pont de pierre ;

Baisse de la circulation sur l'avenue Thiers et sur le cours Victor Hugo ;

Réduction de l'exposition des habitants aux NO₂.

Les clés

Un accompagnement d'Atmo Nouvelle Aquitaine avec des outils de modélisation haute résolution et une cartographie des concentrations pour étudier l'exposition des populations ;

Des aménagements simples et lisibles pour accompagner les changements de pratiques ;

Une concertation en amont et pendant l'expérimentation ;

Une information importante et ciblée auprès des automobilistes.



Les résultats

Réduction de 97% du trafic automobile sur le pont et ses axes ;

Baisse de concentration NO₂ sur le pont (-38%) et ses prolongements, augmentation sur 2 autres ponts (6 à 14%) ;

Amélioration de l'exposition de 40% des riverains ;

+ 20 à 40% de pratique du vélo selon la période : 1500 à 2000 passages supplémentaires / jour ;

11% de cyclistes et 13% de piétons sur le pont sont d'anciens automobilistes ;

Réappropriation des trottoirs par 7000 piétons et 800 joggeurs / jour ;

Progression de la fréquentation des transports en commun avec +9% tram A.

DÉFI "UN MOIS SANS MA VOITURE"

Participation citoyenne

Dans le cadre de la semaine de la mobilité, la Métropole propose de nombreuses animations avec les acteurs locaux : bourse aux vélos, animations sur la sécurité routière, visites guidées à vélo, remise en selle pour les adultes etc. C'est à cette occasion qu'est proposé le défi « Un Mois sans ma voiture ».

Pendant 4 semaines, des volontaires s'engagent à ne pas utiliser leur véhicule personnel. Pour candidater, il suffit de posséder une voiture et de résider dans la Métropole. L'objectif : faire prendre conscience qu'il est tout à fait possible de changer ses habitudes. En échange, la collectivité et ses partenaires mettent à disposition un kit donnant accès, gratuitement, aux offres de mobilité du territoire : abonnements de transport en commun, voitures en autopartage, vélos etc. L'objectif de tous les volontaires : tester pour tenter de pérenniser la vie sans voiture. Les participants ayant relevé le défi gagnent également des lots par tirage au sort, dont un vélo à assistance électrique, un abonnement annuel en transport en commun, des crédits d'autopartage, un vélo VTC, ou encore des chèques cadeaux chez des vélocistes. L'occasion pour la collectivité de disposer d'un retour d'expérience des participants pour voir ce qui fonctionne, évaluer les problématiques rencontrées, et réfléchir à des ajustements.

Les objectifs 🎯

Encourager les habitants à utiliser des modes de déplacements alternatifs à la voiture ;

Communiquer sur la diversité de l'offre en matière de mobilité sur le territoire de Metz-Métropole ;

Evaluer les freins à l'utilisation des modes de déplacements vertueux du territoire métropolitain.

Les clés 🔑

Fournir aux participants un "kit mobilité" comprenant des abonnements et des réductions au réseau de transports en commun, à l'autopartage, aux locations de vélos, à des livraisons de courses etc. ;

Un accompagnement et des conseils pour les participants tout au long du défi ;

Implication forte et réactivité des partenaires en amont et pendant le défi ;

Proposer des lots attractifs en lien avec la mobilité grâce à des partenaires locaux.

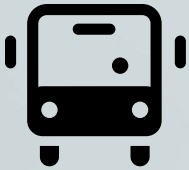
Les résultats ➕

2018 : 17 foyers participants : tous sont allés au bout de l'opération, aucun abandon ;

2019 : 15 foyers participants : tous sont allés au bout de l'opération, aucun abandon ;

Certains participants ont par la suite changé leurs habitudes : vente du 2e véhicule familial, assurance du véhicule au kilomètre, abonnements citiz etc.





DÉVELOPPER LES TRANSPORTS COLLECTIFS

02

ADOPTER UNE TARIFICATION SOLIDAIRE DES TRANSPORTS COLLECTIFS	24
AMÉNAGER DES QUAIS DE BUS MODULABLES	25
ALIMENTATION ÉLECTRIQUE POUR LES BATEAUX FLUVIAUX À QUAI	26
INTÉGRER LE COVOITURAGE AU RÉSEAU DE TRANSPORTS COLLECTIFS	27
RENOUVELER LA FLOTTE PUBLIQUE VERS UN PARC DE VÉHICULES FAIBLES ÉMISSIONS	28
FACILITER LE COVOITURAGE ET PROPOSER UNE VOIE DÉDIÉE EN CAS D'EMBOUEILLAGES	29
ASSURER UN MIX ÉNERGÉTIQUE DANS LE RENOUVELLEMENT DE LA FLOTTE DE BUS	30

Alors que 3 français sur 4 vivent dans les zones urbaines aménagées au 20e siècle pour faciliter l'accès du centre-ville aux voitures, les villes s'engorgent. Il est de plus en plus difficile d'y circuler, et donc nécessaire de proposer des transports collectifs attractifs pour encourager et faciliter le report modal. Les collectivités misent sur un réseau pluriel, en évolution constante pour améliorer la fluidité, l'accessibilité, et permettre un maillage du territoire le plus fin possible.

Quand on sait que 3 français sur 5 travaillent en dehors de la commune où ils habitent, assurer l'accès à tous et toutes aux transports collectifs, en étendre le réseau est un enjeu fondamental pour limiter le recours à la voiture individuelle et son cortège de polluants.

Pour répondre à cet enjeu, les collectivités ont notamment réinstallé des lignes de tramways qui avaient été remplacées par des voies de circulation automobile au courant du 20e siècle. Nantes est la première ville à réinstaller son réseau de tram, suivie depuis par une vingtaine d'autres agglomérations. Les lignes de bus, de métro, de RER, les BHNS – Bus à Haut Niveau de Service - se développent pour tisser un réseau multimodal au maillage le plus fin possible. L'aménagement des voies et de la circulation sont des données essentielles pour que les bus et tramways ne souffrent pas de la congestion automobile et restent attractifs en terme de temps : signalisation donnant la priorité au tram, sites propres pour la circulation des bus, arrêts de bus modulables etc. se développent. La question de l'accessibilité de ces transports est également un véritable enjeu : accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, accessibilité des stations et arrêts pour celles et ceux qui habitent en dehors de l'agglomération, mais également accessibilité financière pour les ménages les plus précaires.

Enfin, un nouvel enjeu apparaît avec la volonté de réduire la circulation des véhicules les plus polluants : quelle énergie utiliser pour le fonctionnement des transports collectifs ? De plus en plus de collectivités expérimentent les flottes électriques et plus récemment encore l'hydrogène.

Proposer un accès au réseau de transports pour faciliter le report modal et désengorger les axes passe ainsi par une pluralité d'aménagements pour les collectivités.

ADOPTER UNE TARIFICATION SOLIDAIRE DES TRANSPORTS COLLECTIFS

Accessibilité

La tarification solidaire dans les transports collectifs a été mise en place en 2010. Le prix de l’abonnement est calculé en fonction des ressources des ménages et de la composition des foyers, non plus en fonction du statut uniquement.

Avant 2010, 30% des usagers bénéficiaient d’une gratuité (chômeurs, retraités etc.) mais de nombreux usagers n’avaient alors pas de tarif adapté à leur situation financière réelle (mères isolées, étudiants, travailleurs pauvres etc.). Les abonnements s’échelonnent entre 3.40€ et 50.80€ par mois, calculé selon le quotient familial. Une refonte de la tarification solidaire est en cours pour indexer le quotient familial sur l’inflation et le RSA notamment. Le dispositif de tarification solidaire est géré par la Direction de la solidarité, de la Santé et de la Jeunesse et non par la Direction des Mobilités afin de faciliter le travail avec les partenaires sociaux. La gratuité des transports en commun pour les – de 18 ans sera quant à elle effective à la rentrée scolaire 2021 et devrait permettre d’encourager l’usage des transports en commun chez les jeunes eurométropolitains pour ancrer le réflexe de déplacement en transports collectifs.

Les objectifs

Assurer un accès aux transports en commun plus juste avec un tarif adapté aux ressources ;

Permettre le report modal pour celles et ceux ne pouvant payer un abonnement en plus de la voiture ;

Diminuer l’usage de la voiture pour les distances courtes dans les aires urbaines.



Les clés

S’appuyer sur le quotient familial de la CAF ;

Travailler sur le parcours de l’usager pour faciliter l’équité et la simplification avec la mise en place prochaine d’un QF Eurométropole avec une simplification du mode de calcul et de l’instruction ;

Prévoir la gestion des demandes de Quotient familial, souvent délivrés non plus par la CAF mais par les services de l’Eurométropole et les partenaires associatifs : + 47% en 6 ans ;

Prévoir un accueil des personnes en fragilité sociale ;

Organiser des contrôles plus fréquents.

Les résultats

Il est difficile d’identifier les facteurs prépondérants dans l’augmentation de la fréquentation du réseau, mais depuis 2010 on constate une augmentation de 49% du nombre d’abonnés, ce qui permet d’entretenir et de prolonger le réseau ;

Diminution de la fraude ;

52% des abonnés bénéficient de la tarification solidaire, soit plus de 73 000 personnes, en augmentation chaque année.

AMÉNAGER DES QUAIS DE BUS MODULABLES

Aménagement

Expérimenté depuis 2 ans, les quais de bus modulables se multiplient à Montreuil, en lien avec l’aménagement rapide du réseau cyclable pour préparer le déconfinement. Il permet de créer une zone de rencontre entre les usagers du bus et les cyclistes pour que les premiers accèdent au bus et que les seconds poursuivent leur parcours sans encombre.

Ce système permet de transformer rapidement l’espace urbain et d’améliorer l’accessibilité des arrêts de bus, d’intégrer une piste cyclable pour la sécuriser au niveau de l’arrêt de bus, d’aménager des terre-pleins centraux pour les piétons, le tout sur un temps très court. Composés de modules qui s’emboîtent les uns aux autres pour créer des aménagements variés, ces quais peuvent être utilisés plusieurs années au même endroit ou bien démontés et remontés ailleurs. Les cyclistes montent et descendent de la plateforme avec des rampes d’accès, ce qui réduit leur vitesse et leur permet de continuer le trajet sans repasser dans la circulation automobile. Les usagers du bus quant à eux traversent la piste cyclable pour monter et descendre du bus. Pour éviter tout conflit d’usage, un damier noir et blanc est peint sur la plateforme pour signaler la zone de rencontre cyclistes -piétons et indiquer aux cyclistes qu’ils doivent être vigilants.

Les objectifs

Assurer la sécurité des cyclistes et des piétons au niveau des arrêts de bus ;

Assurer la continuité cyclable des pistes à proximité des arrêts de bus ;

Pouvoir modifier et déplacer facilement les aménagements mis en place.

Les clés

Des structures réutilisables et démontables (ici en plastique recyclé) ;

Un travail avec le département car les arrêts ont été réalisés sur des voies départementales, mais financés par la Ville qui a la maîtrise du projet.

Les résultats

Test pendant 2 ans : la RATP et Ville ont convenu que le dispositif fonctionnait très bien ;

Pose rapide : entre 2h et 1/2 journée ;

Fluidité pour les bus qui n’ont pas à sortir puis se réinsérer dans la voie de circulation ;

Gain de temps et de sécurité pour les cyclistes ;

Coût inférieur à un quai traditionnel, notamment en milieu péri-urbain.



ALIMENTATION ÉLECTRIQUE POUR LES BATEAUX FLUVIAUX À QUAI

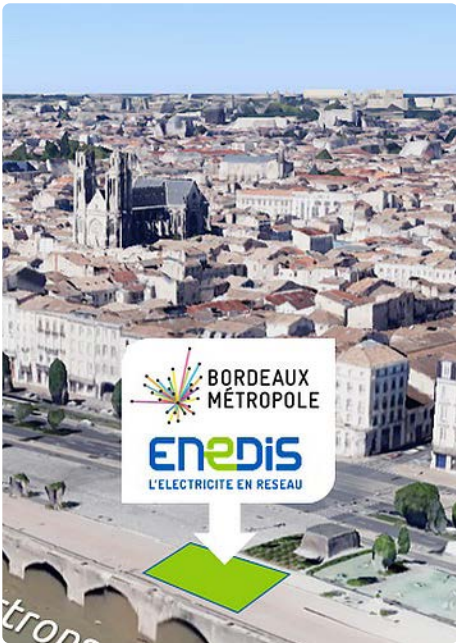
Transition énergétique

Pour accueillir de grands événements autour de la Garonne, réinventer et diversifier la vie fluviale, un schéma directeur de la vie du fleuve a été finalisé en 2013, révisé en 2016 et bientôt actualisé avec l'ensemble des acteurs institutionnels, économiques et associatifs. Des aménagements ont été créés pour valoriser le fleuve et accroître son développement touristique et économique. Les bateaux restant à quai sur de longues périodes ont rapidement posé la question de la pollution atmosphérique. La Métropole et la Ville, en partenariat avec Enedis, ont lancé un projet d'alimentation électrique de 4 pontons rive gauche pour que les navires fluviaux s'approvisionnent en électricité sans faire tourner leurs moteurs au fioul. Ces pontons seront alimentés en électricité grâce à trois bornes et 1300 mètres de réseaux électriques.

À l'heure actuelle, le premier ponton Albert Londres a été raccordé et 2 navires, le Cyrano et le Bon Voyage, ont expérimenté le nouvel aménagement. Le ponton Ariane, proche du marché, sera alimenté par un poste souterrain fin 2021. L'alimentation des pontons Jefferson et Lafayette, dont les travaux commenceront en 2022, est toujours à l'étude, avec l'option enterrée ou intégrée dans un bâtiment existant. À terme, 8 bateaux pourront être alimentés en simultanée sur les quais, et jusqu'à 12 dans une configuration temporaire.

Les objectifs 🎯

Réduire les émissions de polluants et les nuisances sonores des bateaux en escale.



© DR

Les clés 🔑

Campagne de mesures d'Atmo Nouvelle Aquitaine spécifique de l'impact sur la qualité de l'air des paquebots maritimes et fluviaux en escale sur les quais bordelais ;

Charte de bonnes pratiques environnementales pour les croisières entre la Ville, la Métropole, le Port maritime et les pilotes de Gironde ;

Solution identique à celle déployée à Royan : mode de raccordement (Power Lock) et d'identification (Digicode) avec un fonctionnement homogène sur le fleuve ;

Intégration des installations dans le patrimoine urbain.

Les résultats ➕

Cyrano à quai entre mars et décembre sauf croisières au mois d'août : gain de 500 litres de fioul domestique / jour et rejet de 406t de CO₂ évitées ;

En extrapolant sur l'année 2020, ce sont l'émission de 5t de NO_x, 536kg de PM₁₀ et 508kg de PM_{2,5} évitées ;

Bon Voyage : le raccordement au réseau électrique a permis la réduction théorique de 14t de NO_x, de 1,5t de PM₁₀ et de 1,4t de PM_{2,5} sur toute l'année 2020 ;

Gains économiques pour les navires avec un entretien moins coûteux ;

Moins d'A/R pour se recharger en carburant.

INTÉGRER LE COVOITURAGE AU RÉSEAU DE TRANSPORTS COLLECTIFS

Diversification du réseau

Accompagner aux changements de comportement en matière de déplacements routiers est un axe central du Plan de Déplacements Urbains adopté par Nantes Métropole. À cet effet, fin 2019, la métropole et la Semitan - Société de transports en commun de l'agglomération - ont lancé Covoit'Tan, une solution innovante pour compléter l'offre de transports publics. Si 80% des habitants de la Métropole sont bien desservis par le réseau de transports, 20 % restent sans solution pertinente.

Cette expérimentation prévue sur 3 ans permet aux habitants d'intégrer le covoiturage dans leurs trajets domicile-travail via l'application Klaxit ou bien celle de la Semitan. Combinée aux formules d'abonnement Libertan, elle rémunère l'automobiliste pour encourager les déplacements mutualisés et réguliers, est accessible pour le passager au prix d'un ticket de transport. Pour le prix d'un trajet classique sur le réseau Tan, un passager peut désormais cumuler tramway, bus et covoiturage dans toute la métropole. Covoit'Tan s'intègre au plan covoiturage de Nantes Métropole. L'agglomération compte 21 aires et 6 points de rendez-vous covoiturage. Dans les parkings relais P+R, un tarif spécial est réservé aux covoitureurs. Prochaine étape : la création de voies réservées au covoiturage sur 4 pénétrantes.

Les objectifs 🎯

Diminuer l'usage de la voiture individuelle ;

Améliorer la qualité de l'air avec une diminution du trafic ;

Diminuer les encombrements ;

Augmenter le pouvoir d'achat en rémunérant les conducteurs.

Les clés 🔑

Intégrer le covoiturage au réseau de transports collectifs dans le calculateur d'itinéraires ;

Aucun surcoût pour les usagers ayant le pass Libertan illimité ;

Trajet de covoiturage au prix d'un trajet classique sur le réseau Tan avec possibilité d'intermodalité ;

Rémunérer le conducteur 2€/passager + 10 cts/km au-delà de 20km ;

Partenariat avec Klaxit, entreprise nationale leader dans le covoiturage domicile-travail.

Les résultats ➕

Difficulté d'avoir une visibilité sur l'efficacité du dispositif lancé juste avant la crise du Covid-19 ;

Fréquentation en hausse, 1500 trajets / mois au bout de 3 mois ;

Beaucoup plus de passagers que de conducteurs inscrits : 1/3 conducteur et 2/3 passagers.



© DR

RENOUVELER LA FLOTTE PUBLIQUE VERS UN PARC DE VÉHICULES FAIBLES ÉMISSIONS

Transition énergétique

Pour renforcer son engagement environnemental, Grenoble Alpes Métropole développe une politique d'exemplarité de la flotte publique des véhicules qui circulent sur son territoire. La loi impose aux collectivités 20 % de véhicules à faibles émissions d'ici juin 2021, et 37,4 % d'ici 2026, mais la Métropole est plus ambitieuse.

Premier axe : la transition du parc d'autobus et de véhicules utilitaires légers (VUL) du Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise (SMMAG) avec un objectif de sortie du diesel en 2025. Le parc est renouvelé tous les ans grâce à l'acquisition de véhicules électriques et GNV.

Second axe : accompagner les communes de la ZFE dans le renouvellement de leur flotte Poids Lourds (PL) et véhicules utilitaires légers (VUL) grâce à la mise en place d'un Fonds air véhicules. L'objectif de ce fonds : aider à amorcer la transition énergétique du parc vers des véhicules à faibles émissions (GNV, GPL ou électrique) en appuyant les collectivités exemplaires. Le fonds permet de compenser tout ou partie du surcoût lié à l'achat, la location longue durée ou l'adaptation d'un véhicule faibles émissions.

Les objectifs 🎯

Fin des autobus diesel en circulation sur le réseau en 2025 ;

Fin des VUL diesel en circulation en 2030 ;

Accompagner le renouvellement d'une centaine de VUL et PL de collectivités du territoire ;

Les clés 🔑

Accompagner les collectivités concernées par la ZFE pour renouveler leur VUL et PL via le fonds air véhicules soutenu par la Région Auvergne Rhône-Alpes et l'État.



Les résultats ➕

Entre 2014 et 2020, le nombre de bus fonctionnant au diesel a été divisé par 4 ;

49,5% de bus au GNV, 22% de bus hybrides et 3% d'électriques ;

Le Syndicat mixte de mobilité de l'agglomération grenobloise (SMMAG) va au-delà des obligations de la loi de transition énergétique pour la croissante verte en matière de véhicules à faibles émissions.

FACILITER LE COVOITURAGE ET PROPOSER UNE VOIE DÉDIÉE EN CAS D'EMBOUTEILLAGES

Diversification du réseau

Les milliers de voitures qui entrent et sortent de l'agglomération grenobloise provoquent en heure de pointe des ralentissements, des embouteillages, de la pollution, du bruit ... Or, la majorité de ces véhicules ne transporte qu'une seule personne, le conducteur ou la conductrice.

Pour y remédier, la Métropole souhaite favoriser le covoiturage en proposant une mise en relation des utilisateurs et en réservant une voie de l'A48 au covoiturage. M'Covoit-Lignes+ est un nouveau service du Syndicat mixte des mobilités de l'agglomération grenobloise (SMMAG) et la société Ecov dans le Grésivaudan et le Voironnais pour faciliter le covoiturage et réduire les bouchons aux entrées et sorties de l'agglomération. Ce service fonctionne sur le modèle des transports en commun : sans réservation, avec des lignes régulières et des arrêts physiques. À l'Est le service propose 9 arrêts dans la vallée du Grésivaudan et 4 sur le territoire métropolitain. À l'Ouest : 3 arrêts dans le pays voironnais et 2 dans la Métropole. Le passager se rend à l'un de ces arrêts puis demande un covoiturage via l'application ou par texto. Le conducteur est indemnisé. En parallèle, depuis fin 2020, l'ouverture d'une voie réservée au covoiturage sur A48 (lorsque des embouteillages se forment) constitue une nouvelle étape d'encouragement à la pratique de ces nouvelles mobilités.

Les objectifs 🎯

Réduire les bouchons et les émissions de polluants issues du trafic routier ;

Réduire l'autosolisme ;

Les clés 🔑

Un « départ garanti » durant les heures de pointe : au-delà de 15 min d'attente, le passager se voit proposer une solution alternative prise en charge, le + souvent un taxi ;

Indemniser le conducteur jusqu'à 2€ par trajet ;

Réserver une voie aux covoitureurs et aux véhicules à très faibles émissions (Crit'Air 0) sur l'A48 pour fluidifier leur trajet en cas d'embouteillages.

Les résultats ➕

+ de 1000 utilisateurs de l'application ;

8km de voie réservée au covoiturage sur l'A48.



ASSURER UN MIX ÉNERGÉTIQUE DANS LE RENOUVELLEMENT DE LA FLOTTE DE BUS

Transition énergétique

La Métropole Rouen Normandie est confrontée comme toutes les Autorités Organisatrice de Mobilité à la problématique de renouvellement de son parc de 300 bus en motorisation propre. Dans une volonté de répondre à l'urgence climatique et aux problématiques de pollution atmosphérique, la Métropole souhaite proposer aux habitants des déplacements les plus propres possibles grâce à des solutions innovantes et performantes. Elle a donc fait le choix d'une démarche pragmatique avec des essais de différentes motorisations en associant ses exploitants par des formations et un suivi des contraintes apportées par ces nouvelles solutions techniques.

2 bus électriques ont été testés en 2018, ce qui a permis de confirmer l'intérêt et les limites d'utilisation des véhicules. Un test est en cours sur 15 bus au diesel végétal pour mesurer l'impact de cette technologie. Enfin, la Métropole testera en 2022 des bus hydrogène vert, accompagnés d'une station de production d'hydrogène vert (électricité produite à l'aide de panneaux photovoltaïques) sur une ligne dont les caractéristiques rendraient l'exploitation en tout électrique moins intéressante. Tous ces éléments d'expériences viennent alimenter les réflexions pour la définition d'une stratégie à 10 ans du renouvellement des bus, avec une volonté pour les élus de faire muter la motorisation propre, en allant au-delà des contraintes réglementaires.

Les objectifs

Réduire l'impact environnemental des transports en commun ;

Assurer l'exemplarité vis-à-vis de la population ;

Développer des compétences techniques, voire des filières.

Les clés

Acquisition progressive des bus électriques puis à hydrogène avec un accompagnement des exploitants ;

Définition en cours d'une stratégie à 10 ans pour donner de la visibilité aux acteurs ;

Investissement massif.

Les résultats

5 bus électriques en exploitation dont 2 depuis 2018 ;

Arrivée en 2021 de 17 bus électriques ;

Arrivée en 2022 de 11 bus hydrogène.



© DR



© NB Adén



FAVORISER LES MOBILITÉS ACTIVES

03

DÉVELOPPER UN RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE	34
COMPLÉTER LE RÉSEAU CYCLABLE SUR UN TEMPS COURT	35
PÉRENNISER DES CORONAPISTES	36
UNE SIGNALÉTIQUE POUR SÉCURISER LES DÉPLACEMENTS DES CYCLISTES	37
UN LIEU DÉDIÉ AUX MOBILITÉS ACTIVES	38
RELANCER L'ATTRACTIVITÉ DE LA COMMUNE GRÂCE AU PLAN PIÉTON	39
ANIMATION D'UNE VÉLO ÉCOLE EN MILIEU SCOLAIRE	40

La nécessité de faciliter les déplacements urbains dans le respect des gestes barrières a mis en lumière l'importance des mobilités actives. De nombreuses collectivités ont anticipé la sortie du confinement en favorisant le recours à la marche et au vélo pour répondre à un double enjeu : limiter les pics d'affluence dans les transports en commun pour respecter la distanciation physique, et éviter un report modal vers la voiture individuelle qui risquait d'être vue comme le transport le plus sûr.

Encourager le report modal des automobilistes vers la marche et le vélo est un axe fondamental, tant dans les grandes villes pour éviter les congestions automobiles que dans les plus petites communes pour favoriser l'attractivité du centre-ville, dynamiser le commerce et le tourisme.

Si le vélo est en progression en France, notamment depuis le déconfinement grâce à la multiplication des coronapistes, il reste très peu utilisé par rapport à nos voisins européens. Avec un taux de 5 % de pratique quotidienne du vélo, la France est derrière la moyenne européenne : 13% en Italie, 15% en Belgique, 19% en Allemagne, 30% au Danemark et 43% aux Pays-Bas.

Favoriser les modes de déplacement actifs permet de réduire les émissions de polluants : quand en ville 40% des trajets quotidiens en voiture font moins de 3 km, encourager les habitants à un report modal vers la marche et le vélo, c'est agir pour réduire les polluants émis par le trafic routier. Mais c'est aussi limiter leur exposition : en effet, contrairement à ce que l'on pourrait penser, un cycliste et un piéton sont moins exposés qu'un automobiliste aux polluants du trafic automobile. Ce dernier étant au cœur du trafic, l'air de l'habitacle de son véhicule est particulièrement pollué et se renouvelle peu.

Alors que l'obésité, le surpoids mais également les maladies cardio-vasculaires touchent de plus en plus de français, favoriser le vélo et la marche, c'est agir sur la santé des habitants via une pratique sportive quotidienne.

Faciliter le report modal de la voiture vers la marche et le vélo pour tous les habitants répond à de nombreux enjeux : réduction des polluants atmosphériques et des GES, lutte contre la sédentarité et promotion de l'activité physique, réduction des dépenses de carburant des ménages etc. Aménager l'espace public pour donner plus de place à la marche et au vélo, c'est améliorer le cadre de vie des riverains, leur santé et leur bien-être.

DÉVELOPPER UN RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE

Réseau cyclable

La Métropole grenobloise qui compte déjà 320 km de pistes cyclables, le plus grand parking à vélo et le grand parc à vélo par rapport au nombre d’habitants de France, s’est lancée depuis 2017 dans le développement d’un nouveau réseau cyclable structurant "Chronovélo". Sur 4 axes structurants, 47 km sont prévus d’ici 2022, avec un objectif de 100km pour 2030. Plusieurs tronçons permettent déjà de relier la ville centre, la première et la deuxième couronne. L’accent a été mis sur la sécurisation des pistes, qui sont séparées de la chaussée par une bordure en béton de quinze centimètres de haut et suffisamment larges pour accueillir un volume de fréquentation important. Des accompagnements aux carrefours ont été mis en place.

Pour être au plus proche de la demande sociale, la Métropole de Grenoble a organisé des panels groups d’usagers et de non-usagers dans l’optique de dessiner le réseau et ses principes. La Métropole a également misé sur une identité visuelle forte pour assurer la lisibilité du réseau, ainsi que sur l’installation d’aires de service (30 à 50 aires) équipées d’une pompe à vélo, d’un totem repose-pied/plan du réseau et du quartier ainsi qu’un banc. Cette démarche est accompagnée par une fête du vélo sur un mois pour sensibiliser un public large (zones d’activités, établissements scolaires, animations ludiques le week-end etc.) à la pratique du vélo.

Les objectifs

Concourir à l’objectif global d’un triplement de la part modale du vélo au sein de la Métropole ;

Offrir un réseau à haut niveau de service : lisible, sécurisé et facile à utiliser ;

Cibler les cyclistes novices et encourager les potentiels nouveaux usagers ;

Dessiner un meilleur partage de l’espace public entre les différents modes de transport.

Les clés

Travailler sur la lisibilité du réseau et l’accompagnement de l’usager ;

Coopérer avec les communes de la Métropole pour donner au réseau cyclable une place prépondérante sur la voirie ;

Disposer d’une importante ingénierie en interne ;

Assurer un suivi de la fréquentation et des itinéraires par la mise en place de compteurs.



Les résultats

Un maillage cyclable plus dense et des pistes sécurisées ;

15 % d’actifs se rendent au travail à vélo ;

Une modification des pratiques individuelles : report modal de certains citoyens ;

Une amélioration de la qualité de l’air et de la santé des nouveaux usagers ;

Grenoble en tête des villes moyennes les plus agréables pour circuler à vélo selon le barème de la FUB.

COMPLÉTER LE RÉSEAU CYCLABLE SUR UN TEMPS COURT

Réseau cyclable

Alors que de nombreuses collectivités ont mis en place des pistes cyclables provisoires pour faciliter et encourager les déplacements des cyclistes en sortie de confinement, la Mairie de Montreuil a fait le choix de créer près de 6km de pistes pérennes sur des axes structurants. Il était important durant la période même de quarantaine de mars 2020 d’organiser la gestion de la ville, de rendre visible l’action publique. La période de confinement avec une baisse conséquente du trafic motorisé était une opportunité pour mettre rapidement en place des aménagements, sur un mode opératoire léger.

L’objectif : compléter et structurer le réseau avec la création de 6km de voies cyclables supplémentaires, avec un choix de pistes pérennes peintes en blanc, et non jaunes, synonymes d’aménagement transitoires. Pour créer les nouvelles voies, les équipes se sont servies du plan vélo voté en 2018. Un coût en moyenne de 100 000 euros/km comprenant la fourniture et la pose, les travaux de génie civil, la signalisation horizontale, verticale et tricolore, la conception et pilotage ont été réalisés en interne.

Les objectifs

Réaliser un maillage du réseau pérenne en un temps court ;

Compléter le plan vélo voté en 2018 ;

Assurer la sécurité des cyclistes lors de leurs déplacements.



Les clés

Signalétique blanche, synonyme d’aménagement fixe ;

Calendrier court : 3 j d’études, 4 j de programmation et de dessin ;

Equipe pluridisciplinaire en interne : urbanistes, ingénieurs, sociologues, paysagistes ;

Plan de circulation perturbé à la marge ;

Aménagements modulés avec des espaces + étroits (2,5m au lieu de 4m) pour la continuité ;

Associer les associations de cyclistes et les velocistes pour assurer un soutien notamment sur les réseaux sociaux ;

Évaluation quantitative et enquête des cyclistes et automobilistes.

Les résultats

Doublément voire triplement du nombre de cyclistes sur les nouveaux axes ;

Utilisation des nouvelles pistes par des familles avec enfants grâce à la sécurisation des aménagements ;

Baisse du trafic motorisé de 14 à 49% sur les grands axes avec un report dans les plus petites rues.

PÉRENNISER DES CORONAPISTES

Réseau cyclable

En mars 2020, lors du premier confinement, Reims et sa région ont enregistré une baisse de 54% des émissions de dioxyde d'azote (NO2), une situation qui s'explique notamment par la diminution du trafic routier. Face au risque de recours massif à la voiture lors du déconfinement, mais également pour désengorger les transports collectifs et assurer une distanciation suffisante pour permettre le respect des règles sanitaires, la Ville de Reims a fait le choix d'agir sur l'aménagement urbain pour favoriser la pratique du vélo.

8 km de pistes et bandes cyclables provisoires, appelées plus communément « coronapistes » ont alors été déployés. L'initiative ayant été très appréciée par les habitants et les associations de vélocistes, la ville a décidé d'en pérenniser une grande partie durant l'été en maintenant le principe d'un aménagement cyclable en cohabitation avec l'ensemble des autres modes de transports.

Les objectifs

Faciliter un report modal en sortie de confinement pour maintenir les distances de sécurité et les gestes barrières ;

Encourager de nouveaux cyclistes à utiliser le réseau cyclable ;

Créer une continuité pour permettre aux habitants n'ayant pas l'habitude de prendre leur vélo de le faire en toute sécurité.

Les clés

Prévoir un budget pour le réaménagement et la sécurisation des voies pérennisées : coût de l'opération : 85 000 euros ;

Privilégier la continuité cyclable avec les aménagements existants ;

Travailler avec les associations de promotion du vélo pour identifier les améliorations à apporter ;

Réaliser des comptages pour évaluer l'efficacité du dispositif ;

Utiliser un marquage au sol pérenne indiquant la matérialisation des pistes ;

Favoriser une cohabitation des modes de transports et veiller à la fluidification des flux automobiles.

Les résultats

Une progression du nombre de vélos sur les « coronapistes » et les pistes cyclables existantes : entre plus +30 et +70% selon les axes ;

Des pistes empruntées par des familles avec jeunes enfants.



© DR

UNE SIGNALÉTIQUE POUR SÉCURISER LES DÉPLACEMENTS DES CYCLISTES

Aménagement

Pour développer l'usage du vélo en ville, créer des itinéraires cyclables ne suffit pas. Pour que le report modal soit efficace, il faut que les cyclistes se sentent en sécurité par rapport aux autres usagers de la route, notamment aux automobilistes. Pour cela, Montreuil a effectué un travail sur le marquage au sol pour rendre visibles les pistes et bandes cyclables, notamment au niveau des carrefours avec une signalétique particulière au sol : bleue, multicolore ou encore avec des pochoirs végétaux ou animaliers pour attirer l'attention.

Pour encourager la pratique du vélo, il est important que les usagers aient une idée du temps de parcours et un itinéraire facilement repérable pour s'orienter jusqu'à leur destination. Proposer un jalonnement pour les itinéraires cyclables et indiquer la durée des déplacements à vélo permet aussi de modifier la perception de l'espace, les temps de parcours à vélo étant très souvent surestimés par le public.



© Mécly Sejal

Les objectifs

Sécuriser les franchissements de carrefours et les pistes ;

Améliorer la signalétique pour les cyclistes ;

Encourager les déplacements à vélo en indiquant les temps de parcours.

Les clés

Identifier des endroits à forte visibilité pour expérimenter le dispositif qui est coûteux ;

Prendre en compte la matière de la signalétique au sol pour éviter la réverbération et les surfaces glissantes pouvant occasionner des chutes : utilisation de résine ;

Prévoir un entretien facile faisable en régie : pour cela utilisation de pochoirs simples : flèche, durée, direction ;

Assurer une continuité esthétique pour faciliter le repérage.

Les résultats

Des résultats à relier également au développement du réseau cyclable ;

Jusque 3x plus de passages de vélos sur certains axes entre septembre 2018 et septembre 2020 ;

De façon globale, baisse du trafic motorisé sur toute la ville : entre 15% et 50% selon les axes, y compris sur les avenues où la capacité routière n'a pas été réduite.

UN LIEU DÉDIÉ AUX MOBILITÉS ACTIVES

Accueil Vélo et Rando

La pratique du vélo est en plein essor sur le territoire tourangeau. La Métropole et le Syndicat des Mobilités de Touraine proposent un large éventail de services pour développer la mobilité active, dont l'Accueil Vélo et Rando est un élément phare.

Espace d'accueil et de service, l'Accueil Vélo et Rando est le point d'orgue d'une politique vélo innovante et volontariste. On y trouve un accueil pour se renseigner sur les itinéraires cyclables, les hébergements, les commerçants spécialisés sur le vélo ou l'accessibilité à vélo des principaux sites touristiques du Val de Loire. Les randonneurs y sont également les bienvenus. Inauguré en 2017, c'est le premier espace en France à proposer autant de services aux habitants et touristes : atelier d'auto-réparation en libre accès, cafétéria, consignes bagages, douches, cuisine, salle de repos, prises de recharge pour les VAE. La Maison du vélo gère également Velociti, service de location longue durée pour les habitants des 25 communes du territoire du Syndicat des Mobilités de Touraine. En plein centre-ville, à deux pas de la gare et de l'Office de Tourisme, l'Accueil Vélo et Rando est financé par le Syndicat des Mobilités de Touraine, la Métropole et la Région, avec 4 employés à temps plein issus d'horizon variés pour apporter une expertise complète aux usagers.

Les objectifs

Faire de Tours un carrefour des itinéraires cyclables et une étape incontournable sur la route de Saint-Jacques de Compostelle ;

Encourager la pratique du vélo pour les trajets quotidiens des habitants ;

Promouvoir une économie et un tourisme du vélo sur le territoire.



Les clés

Fédérer les acteurs autour du projet pour ne pas créer de concurrence : discussion et élaboration avec les professionnels, les collectivités et les associations ;

Proposer des animations dans toute la métropole : grandes communes et villages ;

Animer des ateliers thématiques 1 à 2 fois par mois pour rendre les utilisateurs autonomes à vélo ;

Proposer des itinéraires pour tout public : urbains, découvertes natures, entre 3 et 25km ;

Proposer des tracés avec différents outils : plan pdf, géolocalisation, prospectus.

Les résultats

+ de 7000 visiteurs par an dont 69% de tourangeaux, 17 % de français venant d'autres territoires et 11% de touristes de 44 nationalités différentes ;

Plus de 100 adultes / an apprennent à faire du vélo, notamment dans une optique d'accès à l'emploi avec une mobilité peu coûteuse ;

L'Accueil Vélo et Rando a été primé Coup de cœur du jury aux Talents du vélo 2018, un concours national organisé par le Club des villes et territoires cyclables.

Plus d'informations : <http://www.mobilite.tours-metropole.fr>

RELANCER L'ATTRACTIVITÉ DE LA COMMUNE GRÂCE AU PLAN PIÉTON

Plan Piéton

La Chapelle-Glain, commune rurale de Loire-Atlantique située à 60 km de Nantes, compte 830 habitants. Le centre bourg est traversé par deux routes départementales qui drainent un trafic routier important (6000 véhicules / jour dont 20% de poids lourds). Les rues étroites, notamment dans le centre, n'étaient alors pas propices au développement des modes actifs, les habitant.e.s préférant utiliser leur voiture pour se rendre dans les communes voisines plus commerciales. Dans les années 1990, les commerces disparaissent peu à peu et la population baisse. Une étude globale de sécurité menée sur la commune à la fin des années 1990 a mis en évidence plusieurs freins à la marche : d'une part le manque de motif de déplacement dans le centre bourg, d'autre part des voies piétonnes situées le long de voies principales, sur des trottoirs étroits peu sécurisés.

Pour dynamiser, revaloriser le centre bourg et développer les modes actifs, le Conseil municipal a alors mis en place un plan piéton avec les acteurs de la commune pour développer des cheminements, aménager la voirie, gérer les coupures urbaines et améliorer la signalisation.



Les objectifs

Rendre le bourg attractif avec des commerces et des liaisons agréables ;

Réduire l'usage de la voiture et sécuriser les déplacements des piétons et cyclistes ;

Mettre en place de liaisons pratiques pour permettre l'accès aux commerces, services, plan d'eau avec des interventions simples et peu coûteuses ;

Développer la marche dans ses différentes fonctions : accès aux loisirs, aux services et aux commerces, promenade ;

Les clés

Réaliser une étude globale de sécurité pour alimenter le diagnostic et fixer les objectifs à atteindre ;

Constituer une commission communale élargie avec des élus, des commerçants, des personnes à mobilité réduite, des jeunes parents etc. ;

Utiliser les documents de planification : intégrer le Plan Piéton dans le PLU. Objectifs identifiés dans le PLU : limiter le rayon de déplacement et faciliter le report modal vers les modes actifs ;

Valoriser le plan piéton dans le bulletin municipal pour informer des aménagements réalisés.

Les résultats

Augmentation de la population + 5% en 5 ans ;

Développement de la marche comme mode de déplacement efficace, économe et non polluant ;

Gain économique pour la commune dont les aménagements ont favorisé la vitalité du bourg et le fonctionnement des commerces : boulangerie, supérette, restaurant, café-tabac, coiffeur, de nombreux artisans ;

Une vie locale dynamisée par la présence des piétons, des échanges sur les lieux de rencontres, renforcement du lien social et intergénérationnel.

ANIMATION D'UNE VÉLO ÉCOLE EN MILIEU SCOLAIRE

Développer la pratique du vélo

Pour sensibiliser les habitants à la pratique du vélo dès leur plus jeune âge, la Métropole a lancé un projet de vélo-école en milieu scolaire pour les élèves de CE2, CM1 et CM2. Cette action s'inscrit dans le cadre du programme national "savoir rouler" piloté par le ministère des sports, visant à développer cette compétence avant l'entrée en 6e. Il s'agit également d'une priorité de la Métropole inscrite à son Schéma Directeur Cyclable. Les enseignants candidatent pour inscrire leur classe à la vélo école qui se déroule en 7 séances dont 1 en condition réelle de circulation.

Les objectifs sont multiples : connaître le vélo et ses organes de sécurité, les règles de sécurité routière et de circulation à vélo, savoir piloter son vélo, reconnaître les informations de l'espace public dans le respect des autres usagers, pour apprendre à rouler en autonomie sur la voie publique. Les élèves apprennent à circuler en milieu fermé dans l'enceinte de l'école puis une séance minimum est réalisée en milieu ouvert. La réalisation d'une ou plusieurs séances en condition de circulation réelle constitue la finalité de l'opération pour valider les acquis des séances d'apprentissage. Les séances débutent lors de la semaine européenne de la mobilité en septembre. Il s'agit aussi de sensibiliser les élèves au développement durable et aux bienfaits des déplacements à vélos.

Les objectifs 🎯

Apprentissage pour les enfants de la conduite du vélo ;

Éducation à la sécurité routière ;

Former 32 classes par an à compter de 2019.

Les clés 🔑

Projet piloté par le pôle Mobilité – Transports en partenariat avec les Services Départementaux de l'Éducation nationale et confié à un spécialiste de l'éducation au vélo via un marché de prestation de services ;

Cahier des charges précis pour des activités pédagogiques adaptées aux élèves et aux objectifs d'éducation à la sécurité routière ;

Mise à disposition par le prestataire du matériel et de l'équipement ;

Projet mené aux côtés des enseignants ;

Implication des parents d'élèves lors des séances.

Les résultats ➕

32 classes formées / an ;

Les enseignants renseignent une fiche permettant d'évaluer leur satisfaction : l'ensemble des enseignants est globalement satisfait à très satisfait.



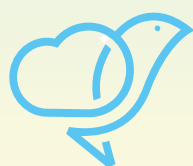
© DR

04.2021



© Asenry / Oguliev

alliancequaliteair.fr



ALLIANCE
DES COLLECTIVITÉS
**POUR LA QUALITÉ
DE L'AIR**