

## PROPOSITIONS LIVRE BLANC DES TRANSPORTS

1. La Politique .....	2
Positionnement des métropoles régionales sur le réseau transeuropéen .....	2
Forte liaison urbanisme – emploi – habitat – transport en commun .....	2
Développement de la marche et du vélo .....	2
Développement d'une culture de proximité .....	2
Marketing général et individualisé .....	3
Affirmation de la multipolarité .....	3
2. Les moyens.....	4
Réseau maillé .....	4
Transport hectométrique (maillage) .....	4
Robotisation .....	4
Matériels à faible coût .....	4
Matériels non polluants silencieux, économes en énergie .....	4
Eco-taxe.....	4
3. Les services .....	5
Multimodalité .....	5
Intermodalité .....	5
Interopérabilité .....	5
Information usagers.....	5

# 1. La Politique

## ***Positionnement des métropoles régionales sur le réseau transeuropéen***

Les métropoles régionales doivent se connecter aux grands axes européens de transports dont le maillage représente un enjeu fort pour l'évolution des déplacements en forte hausse.

- Développement de l'axe routier central en France, en délestage des arcs méditerranéen et atlantique
- Maillage du réseau ferré à grande vitesse
- Connexion des grandes agglomérations au réseau ferré à grande vitesse
- Traversée centrale des Pyrénées dans la logique de délestage des arcs Méditerranée et Atlantique
- Orientation du fret sur l'axe POLT (Paris – Orléans – Limoges – Toulouse), traversée centrale des Pyrénées

## ***Forte liaison urbanisme – emploi – habitat – transport en commun***

- Développement des contrats d'axe
- Développement des éco quartiers assortis de contrats de quartiers (usage restreint de la voiture)
- Mixité emploi habitat
- Mise en relation des pôles d'emploi majeurs unifonctionnels avec les pôles d'habitat et mise en œuvre d'une humanisation de ces pôles (restauration, commerces, services, activités, etc.)
- Forte connexion des pôles d'emploi majeurs au niveau des transports en commun urbains

## ***Développement de la marche et du vélo***

Enjeu majeur des prochaines décennies, la marche permet des déplacements de 1 km et le vélo de 3 km sans demander d'effort important.

Les collectivités doivent donc s'engager dans une véritable politique d'aménagement des itinéraires mais également des services associés (garages sécurisés, abris, stationnement, bancs, accessibilité, etc.)

## ***Développement d'une culture de proximité***

Garantes d'une réduction des déplacements en véhicule particulier et favorable à la marche et à l'utilisation du vélo, la mise en œuvre d'équipements de proximité et l'incitation au retour du commerce dans les quartiers (déjà amorcé) représentent de réels enjeux pour les décennies à venir.

Après le big bang et l'expansion urbaine, il faut redonner corps à la matière et la structurer de façon à réduire les déplacements, ce qui fut une des premières motivations de la création des cités dédiées aux échanges marchands sur un même lieu.

### ***Marketing général et individualisé***

Les expériences menées en Grande-Bretagne, en Australie et en Allemagne ont démontré l'intérêt majeur du marketing individualisé pour obtenir un fort report modal de l'usage du véhicule particulier vers les transports en commun.

La communication ne représente qu'un élément de l'incitation à l'usage des transports en commun. Le marketing individualisé s'annonce comme un véritable levier.

### ***Affirmation de la multipolarité***

Les agglomérations se sont constituées en bassins de mobilités où se sont développés de façon parfois embryonnaire, parfois marquée et structurée, des pôles urbains aux activités diversifiées, relais ou miroir de la ville centre.

Dans les prochaines décennies, ces pôles devraient se structurer, se développer en vue d'offrir une alternative à la ville-centre d'une part et de démultiplier l'offre au niveau de l'agglomération d'autre part.

## **2. Les moyens**

### ***Réseau maillé***

La politique menée jusqu'à présent a structuré le réseau des transports en commun sur la base de lignes lourdes type métro ou tram, favorables à l'étalement urbain et qui répondent imparfaitement à la desserte des quartiers.

Le développement d'un réseau de proximité maillé représente un enjeu en terme de densité urbaine et de vie de quartier.

### ***Transport hectométrique (maillage)***

Ces transports à faible coût, et de mise en œuvre aisée en principe, devraient répondre à un maillage de la ville, à une desserte des quartiers et faubourgs et freiner l'étalement urbain.

### ***Robotisation***

Il s'agit de l'enjeu majeur des prochaines décennies. Les robots devraient répondre aussi bien aux déplacements des personnes que des marchandises et apporter une grande souplesse aux déplacements en s'affranchissant des contraintes humaines de conduite.

### ***Matériels à faible coût***

L'orientation vers des réductions de coûts liées aux contraintes économiques et sociales doit nous orienter vers la robotisation et le développement de transports peu coûteux en infrastructures.

On peut citer les téléportés, les monorails, les véhicules de surface guidés, les robots.

### ***Matériels non polluants silencieux, économes en énergie***

Les meilleurs rendements sont fournis par les moteurs électriques qui paraissent les mieux placés si on trouve un substitut à la production nucléaire qui fait débat.

On peut donc imaginer en particulier tous types de matériels téléportés, téléguidés, suspendus, en sustentation où les frottements, consommateurs d'énergie, sont forts réduits.

Recherche en matière de nouvelles énergies (eau, air, soleil, etc) et de motorisation adaptées (hybrides, etc.).

### ***Eco-taxe***

Une taxe pourrait être mise en place pour les conducteurs des véhicules les plus polluants. Il s'agit d'un dernier recours, l'évolution de la société et des technologies devrait éviter la mise en place de « contraintes » financières.

Ces mesures présentent un caractère socio-économique sensible.

### **3. Les services**

#### ***Multimodalité***

Développement des infrastructures différentes dédiées aux véhicules particuliers, aux transports en commun, à la marche, au vélo, afin d'offrir un choix aux usagers en relation avec les orientations politiques.

#### ***Intermodalité***

Développement, structuration, humanisation, équipement des pôles d'échanges en relation avec les polarités de territoire (sectorielles).

#### ***Interopérabilité***

Développement et diffusion d'une tarification et d'une billettique favorable à l'intermodalité et à la connexion des territoires.

Utilisation des technologies NFC (Near Field Communications) disponibles sans contact, intégrées dans les GSM.

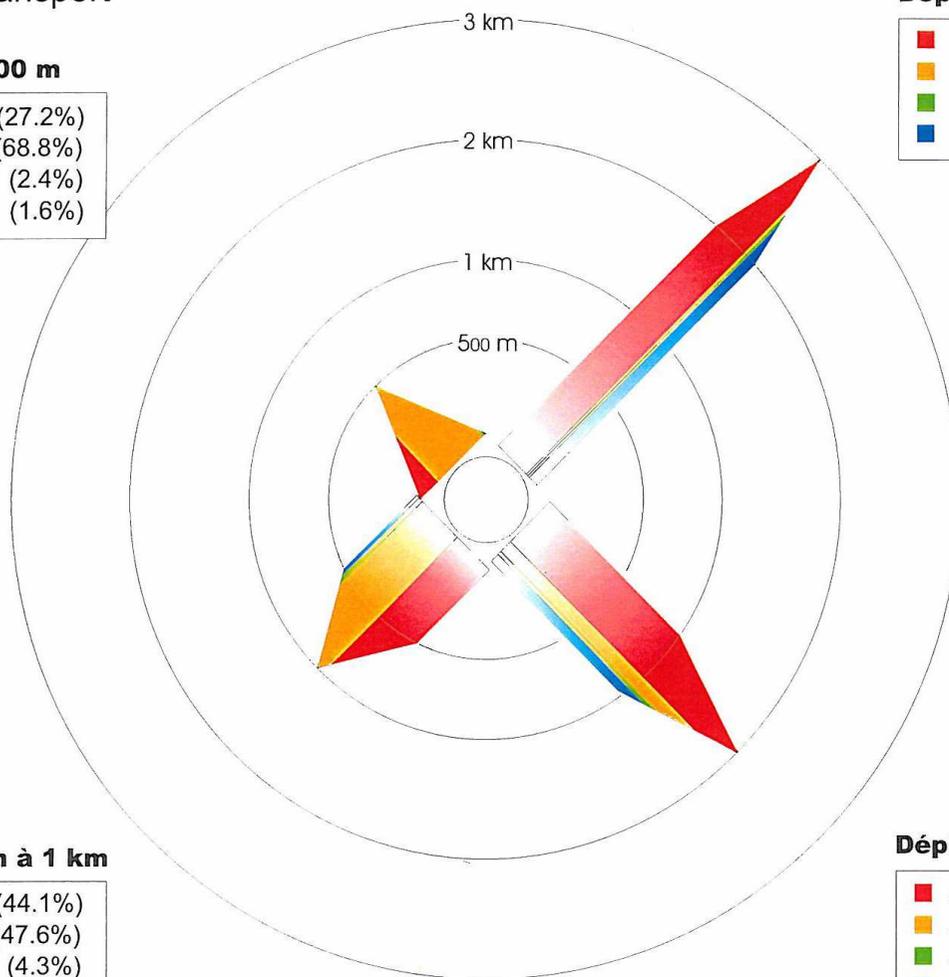
#### ***Information usagers***

Complémentaire du marketing et véritable moteur de l'utilisation des transports en commun, l'info usager aura pour support Internet (ordinateurs, bornes, téléphones, etc.) et les médias existants et à venir.

## Déplacements suivant les distances et les modes de transport

### Déplacements: 0 à 500 m

■ A V.P:	102 892 (27.2%)
■ A pied:	260 665 (68.8%)
■ A vélo:	9 153 (2.4%)
■ Autre:	(1.6%)



### Déplacements: 2 à 3 km

■ A V.P:	200 460 (72.9%)
■ A pied:	10 262 (3.7%)
■ A vélo:	9 458 (3.4%)
■ Autre:	(20%)

### Déplacements: 500 m à 1 km

■ A V.P:	192 130 (44.1%)
■ A pied:	207 174 (47.6%)
■ A vélo:	18 541 (4.3%)
■ Autre:	(4%)

### Déplacements: 1 à 2 km

■ A V.P:	295 669 (66.9%)
■ A pied:	710 990 (16.3%)
■ A vélo:	22 850 (5.2%)
■ Autre:	(11.6%)