



CONNAISSANCE
DU TERRITOIRE

RÉGION PROVENCE-ALPES-CÔTE-D'AZUR

INFOLIO

JANVIER 2019

PARTENARIAT RÉGION & AGENCES D'URBANISME

NOUVELLES MOBILITES ET SERVICES INNOVANTS POUR LES POLES D'ECHANGES MULTIMODAUX

Ce thème est retenu par le partenariat entre la Région et les Agences d'Urbanisme de Provence Alpes Côte d'Azur suite à la publication de la loi portant sur une nouvelle organisation territoriale de la République (loi NOTRe). Cette loi a conforté la compétence de la Région en matière d'organisation du transport ferroviaire, lui a transféré la compétence en matière d'organisation des transports routiers interurbains et lui a attribué le rôle de chef de file en matière d'intermodalité. C'est cette dernière compétence qui fait plus particulièrement l'objet d'une étude centrée sur une analyse du devenir des pôles d'échanges multimodaux. Ces lieux d'échanges entre différents modes et réseaux de transports sont aussi des lieux de vie des usagers des transports avec une offre de commerces et de services. L'objectif est d'identifier et de définir des axes de développement de services innovants en matière de mobilité ou d'accompagnement de la mobilité à intégrer à ces pôles d'échanges.

UNE LARGE OBSERVATION AVANT DE CIBLER DES ACTIONS

Une première phase est consacrée à une large recherche d'expériences menées en France et en Europe, voire dans le reste du monde. Cette recherche n'écarte aucun sujet à priori, même si certains, comme les voitures volantes ou les capsules de passagers propulsées dans des tubes, peuvent paraître éloignés de l'aménagement des gares régionales. Ceci pour ne négliger aucun des aspects liés au large champ des nouvelles mobilités. Une deuxième phase est donc destinée à écarter ce qui ne donne pas encore lieu à des débouchés opérationnels en matière d'action publique ou ne relève pas des compétences de la Région.

Les solutions retenues sont celles qui ont déjà fait l'objet d'expérimentations dans d'autres Régions et peuvent représenter des pistes d'actions efficaces pour Provence Alpes Côte d'Azur, comme les abonnements qui combinent l'offre Train Express Régional à une offre d'auto partage. Ce sont aussi des innovations qui, même si elles n'en sont aujourd'hui qu'au stade d'expérimentations, pourraient rapidement prendre place dans notre quotidien, comme les véhicules autonomes.

Une dernière phase consiste à expertiser la mise en œuvre d'innovations sur des sites de gares régionales en répondant aux questions suivantes : quels sont les préalables nécessaires ? Quelles modalités de mise en œuvre ? Comment ça fonctionne ?

Les neuf thèmes suivants ont été traités :

- les nouveaux modes de déplacements
- les véhicules autonomes
- le stationnement
- la mobilité électrique
- la gare productrice d'électricité
- le covoiturage
- les multiples perspectives du numérique
- le potentiel de la billettique
- les services non directement liés à la mobilité

UN FOISONNEMENT D'INNOVATIONS EN MATIERE DE MOBILITE

La large recherche d'innovations et d'expériences qu'a permis de réaliser cette action du programme de travail Région/Agences d'urbanisme a montré que l'organisation de la mobilité des personnes, comme de nombreuses autres activités humaines, avait entamé une période de transformation importante et rapide.

Les évolutions économiques, financières, sociales et technologiques exercent des influences parfois concomitantes parfois contraires sur la mobilité des personnes. Le développement de l'économie collaborative a donné naissance au covoiturage dont l'essor lié aux nouvelles technologies peut avoir un effet majeur sur la saturation routière. La réduction des capacités d'interventions publiques comme la réduction des moyens de nombreux ménages entraîne la recherche d'une mobilité moins coûteuse. L'évolution des modes de vie et la diversification des aspirations individuelles entraînent la recherche

d'une mobilité plus importante et plus aisée. L'évolution de l'opinion publique en matière de transports et de changement climatique entraîne une exigence de baisse des pollutions.

S'il parait difficile aujourd'hui de prévoir les résultats opérationnels à grande échelle de l'invention de la voiture volante ou de l'arrivée des robots dans les gares, les effets potentiels de ces évolutions en cours sont tels qu'ils nécessitent plus qu'avant d'adopter une posture de veille et d'évaluer la pertinence des investissements programmés sur les infrastructures lourdes et coûteuses de transports collectifs « classiques ».

Cette recherche a aussi permis de rappeler que le développement des outils numériques facilite la mise en relation des individus et des organisations par les accès à internet, les réseaux sociaux, les applications sur smartphones, la géolocalisation des personnes par ces mêmes smartphones, le tout en continu et en mobilité.



Ce développement des outils numériques est tout aussi fort de conséquences sur la mobilité et impose de repenser les offres de transport public. En effet, toutes les innovations qui rencontrent un succès reposent sur une application mobile permettant de lier la nouvelle offre à l'utilisateur par l'intermédiaire de son smartphone. Dans un registre proche, la billettique, en permettant de combiner plusieurs offres de transport et même d'autres services que ceux de la mobilité, paraît être un aspect particulièrement novateur et primordial pour la qualité globale de l'offre aux usagers.

Elle a également mis en évidence la place grandissante prise par les questions de production, de stockage et d'utilisation de l'électricité, que ce soit pour la gestion de l'ensemble d'un pôle d'échanges ou pour la recharge des véhicules électriques. Ce constat prend un relief tout particulier suite à l'adoption par la Région en décembre 2017 d'un Plan Climat très ambitieux avec l'objectif d'atteindre une neutralité carbone en 2050. Une telle ambition impose de mobiliser 100 % du potentiel d'énergie renouvelable et donc du potentiel photovoltaïque très important dans les pôles d'échanges.

Il a enfin montré que des dizaines de milliards d'euros sont actuellement investis par les plus grandes entreprises mondiales, comme Google, Uber ou la plupart des constructeurs automobiles, dans la mise au point de véhicules autonomes, dans le développement des véhicules électriques et dans les services liés à la mobilité.

UN POTENTIEL D'INNOVATION LIÉ AU CONTEXTE URBAIN

La dernière phase du travail effectué a consisté à appliquer les résultats des phases précédentes à trois sites de gares de notre région en lien avec les trois classes de la typologie de la stratégie régionale pour les gares et pôles d'échanges : un pôle d'échanges à forte fréquentation en milieu urbain dense - la gare de Menton, un

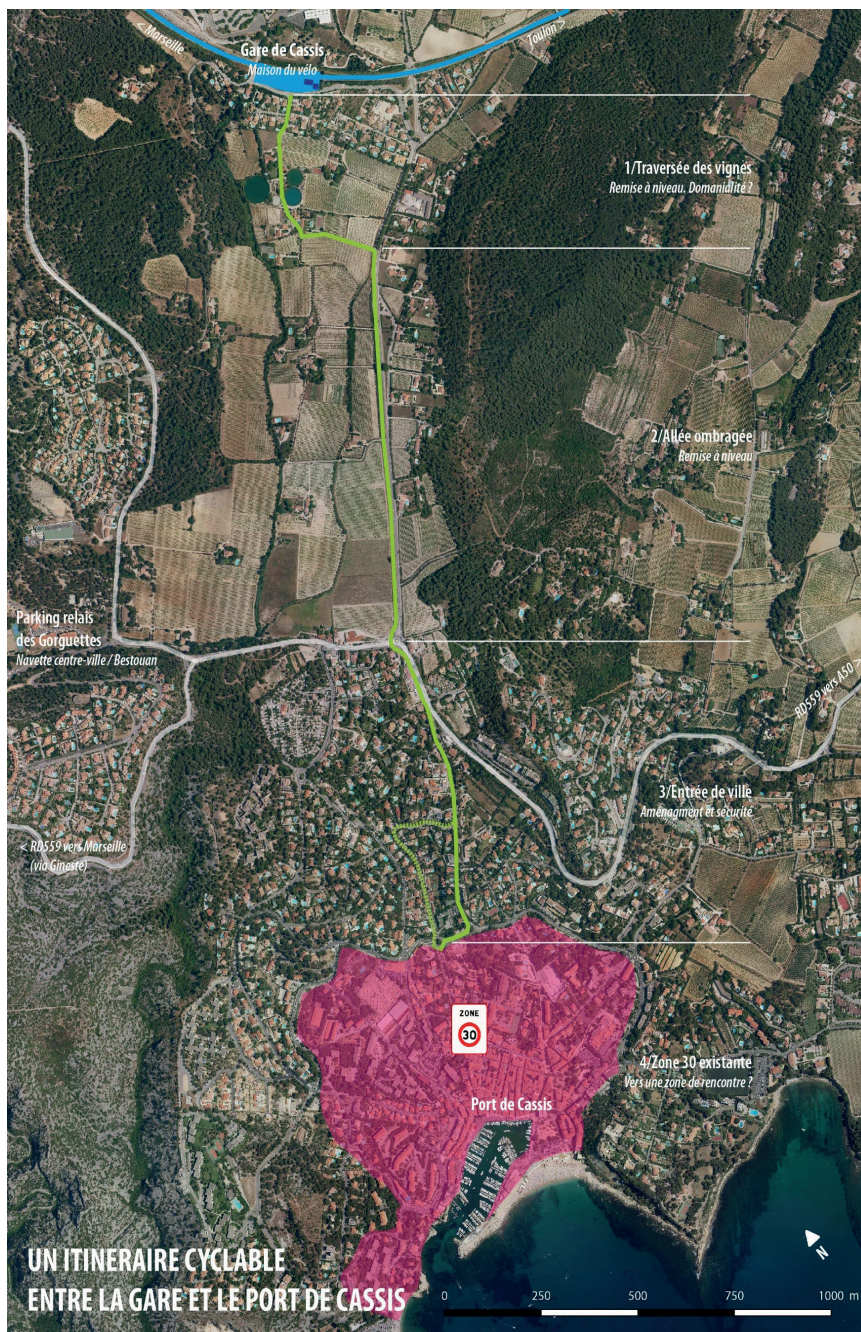
pôle d'échanges à forte fréquentation en milieu urbain moins dense - la gare de Cassis et un pôle d'échanges à faible fréquentation en secteur peu dense - la gare de Gadagne.

Ces études de cas menées dans un deuxième temps et destinées à tester une première approche d'une application des nouveautés recensées ont avant tout rappelé que chaque gare, chaque pôle d'échanges est un cas particulier. En effet, ce sont la configuration géographique et urbaine de la gare, la configuration de la voirie et des espaces publics environnants, sa place et son rôle dans son bassin de mobilité, l'offre de transports existante, le nombre et les caractéristiques des usagers du site qui indiquent quelle nouvelle mobilité ou quel service innovant peuvent faire l'objet d'une étude d'implantation.

Les gares à faible fréquentation et en secteur peu dense ne devraient pas faire l'objet d'investissements en matière de nouvelles mobilités tant qu'elles ne participent pas d'un projet urbain modifiant leur environnement ou d'un rabattement multimodal performant. Dans ces secteurs peu denses et en l'absence de projet urbain ou de transports autour de la gare, les investissements en matière de mobilités devraient se porter sur des sites plus favorables.

Les gares à enjeu d'aménagement en secteur urbain peu dense peuvent faire l'objet d'une nouvelle offre de mobilité et de service comme sur la gare de Cassis.

Les gares de forte affluence en milieu urbain dense sont potentiellement sujettes à toutes les innovations.



La prospective est un exercice difficile

Comme dans tout exercice de prospective, la difficulté consiste à différencier ce qui ne sera qu'un fait passager d'une tendance lourde, et la prudence est de mise. En effet, des événements imprévisibles peuvent entraîner des effets de rupture beaucoup plus puissants que bien des thèmes décrits dans cette étude comme une forte hausse des coûts des carburants ou une forte dilution des horaires de travail, de scolarité ou d'ouvertures des commerces et équipements.

Le partenariat entre les agences d'urbanisme et la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur

Mis en place en 2015 dans le cadre d'une convention triennale, ce partenariat d'une ampleur inédite en France, permet la mutualisation des capacités d'études et d'observation à l'échelle régionale. Relevant soit de la mise en commun d'expertises, soit de productions de données et d'analyses, ces actions couvrent des thèmes variés et transversaux, comme la mobilité, la planification, le développement durable, l'aménagement ou l'économie. L'objectif de ces travaux est de permettre une meilleure coordination des politiques publiques au niveau régional.

