

Certu



Promouvoir une ville durable



Les Entretiens du Certu

*en partenariat avec
le Centre National de la Fonction Publique Territoriale*

Atelier 2

Politiques de mobilité durable : gouvernance et outils de mise en oeuvre

Animatrice ▪ Patricia VARNAISON-REVOLLE, Certu

Témoins ▪ Annette GOGNEAU, DGTIM-MEEDDM
▪ Philippe DHÉNEIN, région Rhône-Alpes
▪ Nathalie DE LA FOURNIÈRE, agence d'urbanisme de Toulouse
▪ JEAN-JACQUES DUCHENE, directeur Savoie Technolac

Comment articuler politiques d'urbanisme et de transport,
tout en favorisant les modes doux ?

Quels outils mobiliser pour concilier déplacements et développement ?

Quels modes de gouvernance afin de coordonner les actions émanant
des collectivités, des aménageurs, des entreprises ?

Cité internationale de Lyon, les 2 et 3 février 2010
Patricia VARNAISON-REVOLLE, Certu

Les démarches de planification des déplacements et d'urbanisme ont beaucoup évolué depuis une dizaine d'années, sous l'impulsion de nouvelles lois et de nouveaux grands objectifs de politique publique : la loi sur l'Air a mis l'accent sur la pollution de l'air, la loi SRU sur l'interface urbanisme déplacements, le Grenelle de l'environnement sur les GES

Ces grands objectifs publics impliquent des partenaires et thématiques nouveaux.

Les évolutions ont donc été importantes à la fois par rapport à l'imbrication des thématiques, mais aussi par rapport aux territoires concernés qui sont de plus en plus grands et qui impliquent un nombre d'acteurs bien plus important. In fine la mise en œuvre de politiques de déplacements durables s'est notablement complexifiée.

L'objectif de cet atelier sera donc d'examiner comment mettre en œuvre concrètement des politiques de mobilité durables . L'utilisateur habitant ou salarié s'y retrouve-t-il ?

Quels outils concrets peuvent être mobilisés ? Comment faire sur le terrain ? Qu'est-ce que vous avez déjà expérimenté ? Ou avez en projet d'expérimenter ?

- *Exposé*

Patricia VARNAISON-REVOLLE, Certu

Annette Gogneau, vous êtes responsable du bureau des politiques de déplacements, des services ferroviaires et déplacements urbains, à la Direction des services de transport de la DGITM. Vous allez aborder la question de la gouvernance, des divers moyens à disposition des collectivités pour collaborer entre elles et des évolutions législatives en cours dans ce sens.

Annette GOGNEAU, DGTIM-MEEDDM

La gouvernance est essentielle pour les autorités organisatrices du transport qui se placent dans une perspective de développement de l'inter-modalité et qui ont le souci de rendre un meilleur service à l'utilisateur. La décentralisation de 81-82 appliquée au transport a conduit chaque AOT à devenir compétente dans ses limites territoriales. Toutefois, l'utilisateur des transports publics, pour se rendre par exemple à son travail, doit souvent emprunter plusieurs réseaux de transport. Pour qu'il soit satisfait et ne soit pas incité à prendre sa voiture, les réseaux doivent être coordonnés, les usagers doivent disposer d'informations fiables et bénéficier d'une tarification intégrée. Une bonne coopération entre les autorités organisatrices de transport est donc nécessaire.

Cette coopération peut se développer de différentes manières : elle peut être informelle dans le cadre de rencontres qui vont permettre de partager des connaissances. Elle évolue souvent vers une coopération conventionnelle, prenant la forme de la signature d'un protocole, d'un accord par lequel les différents acteurs vont s'engager dans la définition d'une politique commune de mobilité. Enfin, la coopération peut déboucher sur la création d'une structure adaptée, comme un syndicat mixte. Le syndicat mixte SRU est apparu en 2000, il est particulier dans la mesure où il regroupe uniquement des autorités organisatrices de transport qui se regroupent pour exercer des missions obligatoires : la coordination des services organisés par ces autorités, la mise en place d'un système d'information multimodal et la recherche d'une tarification unique ou unifiée. Il existe aujourd'hui huit syndicats mixtes SRU. Au niveau des missions optionnelles, ils peuvent organiser des services de transport sur délégation de leurs membres.

Le fonctionnement de ces syndicats mixtes SRU vient d'être récemment amélioré par le vote d'une disposition législative (loi du 8 décembre 2009) qui permet à un syndicat mixte compétent en matière de transport de faire partie d'un syndicat mixte SRU.

La coopération entre les autorités organisatrices de transport, demain, est aussi la mise en œuvre d'une disposition législative du 3 août 2009, qui prévoit la possibilité pour les collectivités d'expérimenter de nouvelles formes de coopération à l'échelle des aires métropolitaines. Sur ces territoires serait constituée une autorité métropolitaine de la mobilité durable, organisée sous forme d'un syndicat mixte aux compétences élargies pour une meilleure articulation des systèmes de transport dans la zone concernée.

Une bonne appréhension des questions de gouvernance est aussi un facteur d'accroissement de l'efficacité de la lutte contre l'étalement urbain. A cet égard, les lois Grenelle I et Grenelle II comportent plusieurs dispositions, notamment la possibilité pour les collectivités territoriales de conditionner la création de nouveaux quartiers et d'équipements à l'existence ou au renforcement des infrastructures qui les desservent. Dans le Grenelle II, d'autres dispositions devraient permettre d'améliorer la gouvernance, comme le rapprochement entre les documents d'urbanisme et les plans de déplacement urbains, d'expérimenter la mise en place de péages urbains dans les agglomérations de plus de 300 000 habitants, ou d'instituer une taxe forfaitaire sur la valorisation des terrains et des immeubles bâtis.

- *Questions de la salle*

Gaëlle FUTOL, communauté urbaine du Grand Nancy

Le Grand Nancy fait partie d'un des huit syndicats mixtes qui a les deux niveaux de compétence, le premier avec un effort sur la tarification intermodale. Il a également un projet d'information multimodale sur un périmètre étendu, et un deuxième niveau de compétence pour des transports qui sortent du périmètre du Grand Nancy. Il a été transformé en syndicat mixte SRU au moment de la loi. Il regroupe la Communauté urbaine du Grand Nancy, le Conseil général de Meurthe-et-Moselle et la Communauté de commune du bassin de Pompey et a le mérite de faire travailler ensemble les élus et fonctionnaires de ces trois entités autour d'un objectif commun.

Pascal MIGNEREY, DATAR

Dans le passage d'autorité organisatrice des transports à autorité métropolitaine de la mobilité durable, est-il bien prévu que l'autorité puisse être compétente sur le transport des marchandises et dans quelles limites ? Par ailleurs, peut-on considérer que sur un système métropolitain multipolaire assez vaste il puisse y avoir une autorité unique en matière de transport ?

Aurélié CEVAER, GART

Il convient de souligner l'importance de la gestion de la voirie et du stationnement en tant que leviers d'une politique de mobilité durable. Le GART rappelle à cet égard sa demande de dépenaliser le stationnement et d'un regroupement des compétences au sein des AOTU. Par ailleurs, les mesures doivent également promouvoir le développement de l'usage du vélo. Enfin, pourquoi un seuil de 300 000 habitants a-t-il été retenu pour autoriser des expérimentations en matière de péage urbain ?

Annette GOGNEAU

En matière de transport de marchandises, il n'y a pas de notion d'autorité organisatrice. En revanche, une autorité organisatrice du transport a la pertinence pour intervenir dans le cadre de la logistique urbaine, notamment avec le problème de la gestion du stationnement, des livraisons des marchandises en ville, par le biais du plan de déplacement urbain. Toutefois, cela repose essentiellement sur l'exercice de pouvoir de police des maires et il y a également la gestion de la voirie communale.

D'autre part, il est question depuis longtemps de la dépenalisation et de la décentralisation du stationnement payant sur voirie. L'idée serait de transformer les amendes de police en redevance perçue au bénéfice de l'autorité organisatrice de transport. Le sujet est cependant

complexe, la question a été évoquée au moment du passage de la loi Grenelle II au Sénat mais cela n'a pas été retenu et le Gouvernement à l'époque s'est engagé à continuer de travailler sur ce sujet. D'autre part, le produit des amendes de police de la circulation est actuellement redistribué aux collectivités locales par un mécanisme de mutualisation. Par conséquent, dans les petites communes où la redevance de stationnement ne produira pas de ressources, beaucoup de communes vont perdre cette source de financement. Il faudra donc trouver une autre solution pour compenser le manque à gagner.

Par ailleurs, l'engagement pris au moment de la loi Grenelle I concernait le développement d'une politique cyclable. Il est vrai que dans la loi Grenelle II, des dispositions permettent aux Communautés de communes et Communautés d'agglomération d'organiser des systèmes de vélo en libre service. Depuis 2006, il y a un coordonnateur ministériel en faveur du développement de l'usage du vélo qui dispose d'un budget annuel permettant d'aider à certaines réalisations.

S'agissant du péage urbain, il a été grandement évoqué comme une nouvelle source de financement mais il ne s'agit pas d'une source extrêmement abondante. Le péage urbain génère des coûts très élevés de contrôle. Le seuil de 300 000 habitants a justement pour objectif de rendre le système rentable, en rapportant des sommes significatives qui ne seront pas complètement obérées par le coût des installations nécessaires.

- *Exposé*

Patricia VARNAISON-REVOLLE, Certu

Philippe Dhénein, vous êtes directeur adjoint de la région Rhône-Alpes. Vous êtes en charge des territoires, donc au cœur des préoccupations de notre atelier. Vous allez nous exposer comment la région Rhône-Alpes s'implique dans les démarches de planification locale, comment la région a impulsé des partenariats pour mettre en œuvre des politiques de déplacements, je pense notamment à la démarche REAL (réseau express de l'agglomération lyonnaise) .

Vous aborderez aussi la question du lien avec les entreprises.

Philippe DHENEIN, région Rhône-Alpes

La mobilité durable est devenue quelque chose « à la mode ». La notion de mobilité douce n'est pas nouvelle, dans le PDU de Lyon, en 1995, nous avons traité ces questions.

Nous avons de nombreux textes dans le domaine des transports, peut-être trop. Cette profusion ne renvoie-t-elle pas à notre constat collectif d'impuissance vis-à-vis de la question de la métropole de l'après carbone ?

S'agissant de la région Rhône-Alpes et de la métropole lyonnaise, nous sommes partis d'un plan d'action commandé par Gérard Collomb et Jean-Jacques Queyranne en 2004, pour essayer de faire avancer la question des transports à l'échelle métropolitaine. Ce plan a débouché sur la proposition de 21 actions. Nous sommes partis de l'usager, en reprenant tous les détails de son cheminement le matin pour aller travailler. Au final, 85 % des 21 actions ont été réalisées. Nous avons dupliqué le même type d'exercice autour de Grenoble, et autour de Genève. Nous avons aujourd'hui trois gros systèmes de coopération informelle qui se sont traduits par des progrès, des investissements financiers. Nous avons fait en sorte que des guichets SNCF puissent vendre des titres de Keolis, ce qui fait que les systèmes comptables dialoguent. Nous avons fait en sorte que les départements aient tous une remise à niveau des systèmes de signalisation et de rabattement sur les P+R, avec un calendrier coordonné. Nous avons également motivé les uns et les autres pour que cela fonctionne puisque nous avons douze partenaires dans le projet REAL, chacun ayant eu en charge une partie de responsabilité du projet.

S'agissant du rôle des entreprises, nous avons un système de transport qui mobilise l'argent des entreprises. Les autorités urbaines bénéficient du versement transport. On aide à la

mise en commun d'un certain nombre d'outils, par exemple la mise à disposition de mobylettes pour les personnes sans permis afin qu'elles accèdent à l'emploi. Toutefois, on ne peut pas tout demander à l'entreprise, elle a aussi ses équilibres économiques et ses charges. Elle fait certainement le calcul du retour des investissements à caractère non obligatoire.

L'État n'a pas été partenaire du projet REAL parce que les collectivités locales n'en ont pas ressenti la nécessité. Le maire de Lyon et le président du conseil régional n'avaient besoin de personne pour les aider à se rencontrer. Le président du conseil général du département voisin était présent, et ceux qui n'étaient pas là au départ se sont dépêchés de nous rattraper, notamment l'ancien maire de Saint-Étienne qui ne faisait pas partie de la même majorité politique régionale, comme le président du conseil général de l'Ain. C'était un projet républicain porté par les AO des collectivités locales et nous n'avons jamais ressenti le besoin de faire intervenir l'État.

Pour revenir aux trop nombreux textes de loi, aujourd'hui, sur la planification, on a écrit trop de choses. Commençons d'abord par appliquer ce que nous avons. Dans l'aire métropolitaine lyonnaise, nous avons une Directive Territoriale d'Aménagement, parce que les Lyonnais l'ont voulue. Elle n'était pas dans la liste initiale des DTA repérées par l'Etat central comme étant pertinente. La région a participé à cette DTA en tant que personne publique associée, nous avons fait valoir des points de vue qui pour certains ont été suivis. Il y a un certain nombre de choses que l'on retrouve dans la loi de Grenelle qui se résoudraient très simplement si l'on mettait en œuvre à l'échelle de l'inter-SCOT les préconisations de la DTA, si l'on faisait en sorte que chaque petit SCOT n'invente pas son propre modèle de développement indépendamment de celui d'à côté.

- *Exposé*

Patricia VARNAISON-REVOLLE, Certu

Nathalie de La Fournière, vous êtes responsable du pôle politiques des déplacements à l'Agence d'urbanisme de Toulouse et vous travaillez maintenant depuis plus de 10 ans sur cette grande agglomération. Toulouse a été précurseur dans son schéma directeur de la fin des années 90 en liant l'urbanisation d'une zone à sa desserte en transports publics, pour autant vous avez eu du mal à avancer sur ce thème. Les contrats d'axe sur lesquels vous travaillez aujourd'hui devraient vous faire avancer dans la cohérence urbanisme transport.

Nathalie de La FOURNIERE, agence d'urbanisme Toulouse

Nous faisons des essais depuis de nombreuses années pour mettre en œuvre la cohérence urbanisme transport, notamment à travers le concept de contrat d'axe, né à Toulouse il y a quelques années mais dont maintenant d'autres agglomérations s'emparent. Le contrat d'axe est l'idée, lorsqu'une AOTU investit pour faire une infrastructure de transport, que le territoire qui l'accueille fasse en sorte qu'il y ait suffisamment d'habitants, d'emplois, de services, de densité autour du transport. Bien que nous ayons des outils de planification qui mettent en exergue ce principe de cohérence urbanisme/transport, il s'est avéré nécessaire d'imaginer des outils pratiques de mise en œuvre.

Le contexte toulousain est un contexte de fort accroissement démographique et un fort étalement urbain. Par ailleurs, nous avons une complexité institutionnelle sur notre agglomération avec une Communauté urbaine et deux Communautés d'agglomération, un syndicat mixte des transports qui couvre la communauté urbaine et une Communauté d'agglomération, et des communes isolées, donc des périmètres qui s'enchevêtrent, qui ne sont pas cohérents, et une autorité organisatrice des transports urbains qui n'a pas la compétence urbanisme.

Historiquement, nous avons un schéma directeur pour mettre en cohérence l'urbanisme et le transport, mais dans la pratique, nous avons eu une floraison de demandes des communes périphériques pour avoir une ligne de tramway, un prolongement de métro. Or, lorsque l'on s'éloigne du cœur de l'agglomération, on se retrouve très vite sur des tissus pavillonnaires peu denses dans lesquels la viabilité socioéconomique d'un projet d'infrastructure lourde est loin d'être assurée. Pour sortir de cette impasse, nous avons accepté d'investir sur ces territoires, à condition de mettre en œuvre du renouvellement urbain et des projets sur les terrains encore disponibles, de sorte que l'ensemble soit cohérent et viable économiquement. D'où l'idée du contrat d'axe.

Le principe est que l'autorité organisatrice des transports s'engage sur un transport en commun et les Communautés d'agglomération s'engagent sur un projet urbain qui permet plus de densité et de mixité autour du projet, mais aussi plus d'accessibilité : cheminement piétons, pistes cyclables. Nous avons par ailleurs un autre partenaire qui est le syndicat du SCOT, qui donne au contrat d'axe une autre dimension puisqu'il va conditionner l'ouverture à l'urbanisation des nouveaux territoires comme le faisaient les zones de cohérence. Ce fonctionnement connaissait cependant des limites, à savoir que pour urbaniser, il fallait avoir une ligne de transport performante, mais cela n'engageait pas pour autant les maîtres d'ouvrage à mettre en œuvre une densité suffisante. D'ailleurs, la pratique a montré que la densité ne se mettait pas en œuvre.

Le contrat d'axe a vocation à changer la nature de la relation entre la commune ou l'intercommunalité et l'AOTU pour être sur une dynamique de construction d'un projet. La planification n'est pas inutile. Nous sommes aujourd'hui en phase de révision de notre SCOT, nous avons toujours le thème de la cohérence urbanisme/transport et cela se traduit par certaines grandes orientations. Les territoires d'accueil de la population vont être définis en fonction de la possibilité de les desservir. Il y a ensuite une recommandation sur des seuils d'intensité urbaine. Il faut par ailleurs organiser le phasage entre l'opération d'urbanisme et la mise en place du transport. A cet effet, le sujet aujourd'hui en débat dans le SCOT est que le contrat d'axe serve d'outil de phasage de la planification. Ainsi, on ouvre des zones à l'urbanisation uniquement s'il y a un contrat d'axe. Nous n'avons pas aujourd'hui sur l'agglomération toulousaine de contrat d'axe signé mais des démarches préalables au contrat ont commencé.

Patricia VARNAISON-REVOLLE

Vous avez évoqué le principe de faire travailler ensemble les équipes d'aménagement et du transport. Quelles sont ces équipes ? Est-ce que l'on commence à impliquer des élus ?

Nathalie de La FOURNIERE

Ce contrat amène à faire travailler ensemble des techniciens, mais il faut qu'il y ait un accord politique entre l'autorité organisatrice des transports et l'intercommunalité.

- *Questions de la salle*

Hélène POIMBOEUF, communauté d'agglomération de Grenoble

Est-ce que les plans climat et de prévention de l'environnement vont pousser les agglomérations à suivre des indicateurs comme les populations exposées au bruit ou à la pollution atmosphérique ? Est-ce que l'on va réussir à progresser sur les deux démarches, pour assurer une qualité de vie urbaine aux populations et densifier en même temps les axes pour améliorer la desserte ?

Nathalie de La FOURNIERE

Si on ne concentre pas les gens au niveau des infrastructures, ils vont aller loin derrière dans la campagne. La question de l'exposition aux nuisances existe mais si on ne peut y répondre en disant que l'on va laisser les gens s'installer à 50 kilomètres, le bilan ne sera pas meilleur. Après, il faut inventer des choses localement pour traiter notamment la question de la vitesse des véhicules.

Patricia VARNAISON-REVOLLE

Nous avons parlé de type de coopération qui pouvait être plus ou moins formalisée. La notion de contrat comprend-elle une signature ?

Nathalie de La FOURNIERE

Aujourd'hui, suite à un certain nombre de rebondissements locaux, il n'y a pas de contrat signé, mais un contrat est en cours de préparation dans l'agglomération de Grenoble. L'objectif est quand même de poser des engagements des uns et des autres sur ce qu'ils peuvent faire dans la participation au projet global.

Marc BAIETTO, maire d'Eybens et président de SMTC Grenoble

Ce qui est important est le résultat auquel on arrive. Nous sommes pour l'instant dans des positions incantatoires. On a tous dit qu'il fallait arrêter l'étalement urbain. Quelle est la réalité de l'étalement urbain aujourd'hui ? La question que l'on s'est posé a été de savoir si l'on se donnait les moyens pour essayer de renverser les choses. Il est clair que ce n'est pas l'État qui interviendra. Nous sommes partis sur la base d'un contrat. Il est fondé sur le respect des paroles des acteurs. C'est une démarche que l'on a posée au départ comme justifiant l'investissement public sur les outils lourds de déplacement. La démarche d'interpellation des communes concernées dans le cadre du plan local de l'habitat par la Communauté d'agglomération avait donné, commune par commune, un certain nombre de capacités constructives ou de volonté de construire de la part des équipes municipales. Nous avons fait plus que doubler l'offre de logement desdites communes. Qu'avons-nous en face comme garantie ? La parole des élus. L'engagement de la personne publique qui s'engage sur un contrat est important. Si elle ne tient pas ses engagements, il faudra qu'elle s'explique.

Par ailleurs, si l'on veut retrouver aujourd'hui une ville qui fonctionne et qui soit supportable financièrement par nos concitoyens, le vrai sujet est de savoir ce qui va donner du sens à la ville que l'on construit. Pour avoir certaines choses à porter de main, il faut densifier la ville, et donc accepter un peu plus de pollution et de bruit contre un peu plus de sociabilité.

Alain MORCHEOINE, ADEME

La méthode des contrats d'axe telle qu'elle s'est pratiquée à Grenoble a un double bénéfice : de la concertation et la possibilité de construire le consensus nécessaire pour aller vers la ville à basse émission de carbone. D'autre part, il ne faut pas se tromper sur les véritables surcoûts des bâtiments à très haute performance énergétique. A force de se polariser sur le coût de l'investissement initial sans se préoccuper du coût d'exploitation qui suit pendant la durée d'occupation du bâtiment, on arrive à faire des décisions contreproductives pour celui qui les prend.

Philippe DHENEIN

Concernant le débat sur l'énergie dans le bâtiment, nous sommes aujourd'hui capables de faire des produits performants, de qualifier une filière de production, des maîtres d'œuvre, des entreprises. Cela a son sens au plan du développement économique et industriel du système. En revanche, il y a deux limites à l'exercice : on joue sur le flux et pas sur le stock, et aujourd'hui, le véritable enjeu sur les questions d'énergie dans le bâtiment concerne le stock de logements existants, en particulier le parc locatif social. Le deuxième enjeu est

aussi de ne pas raisonner bâtiment indépendamment du reste. C'est en ce sens que la démarche contrat d'axe est beaucoup plus riche qu'une démarche purement bâtiment. Cela amène à penser différemment le mode de production urbain et peut-être aussi amener les urbanistes à ne plus considérer que le seul développement de la ville est sur du terrain vierge.

Intervenant

Il y a effectivement un engagement politique d'élus qui se mettent autour d'une table, qui passe une commande politique à leurs techniciens, mais y a-t-il un engagement financier avec cela ?

Par ailleurs, il me semble que la densification urbaine n'est pas forcément synonyme de mauvaise qualité de ce que l'on produit. On parle beaucoup d'habitat, de densification autour d'un axe de transport, mais il n'y a pas que cela, les collectivités mettent en place des schémas de développement de pistes cyclables, elles aident les communes à faire du logement locatif quand elles n'en avaient pas l'habitude.

Nathalie de La FOURNIERE

Si dans le contrat vous avez une AOTU qui s'engage dans un projet de TCSP, forcément il y a un aspect financier. Cela revient sur la difficile question du lien entre planification et programmation. Lorsque l'on met bout à bout tous les projets souhaités dans un document de planification, on sait très bien que l'on ne va pas pouvoir tout financer tout de suite. Il faut procéder à une hiérarchisation.

Roseline Klein, ADEME

Nous avons beaucoup entendu parler de Toulouse comme ayant été une ville particulièrement frappée par l'étalement urbain, avec des études montrant que l'extension de la tache par rapport à l'augmentation de la population était colossale. Comment cette situation est-elle intégrée dans la réflexion contrat d'axe, y a-t-il une volonté d'avoir des normes claires sur l'étalement urbain ?

Nathalie de La FOURNIERE

Evidemment, c'est un sujet qui nous préoccupe beaucoup. L'outil qui est à notre disposition pour cela est le SCOT, voire l'inter-SCOT. Lorsque l'on a constaté après le recensement de 1999 que l'aire urbaine de Toulouse comptait 342 communes, cela a créé un choc et toute une démarche de réflexion s'est engagée, avec un diagnostic, des exercices de prospective. Tout cela a abouti à la création d'un inter-SCOT dont l'un des sujets phares est de maîtriser l'étalement urbain et de polariser l'urbanisation sur des bourgs précis desservis par un réseau structurant. Le contrat d'axe est l'un des outils qui permet de valoriser les espaces qui sont aux abords des TCSP.

- *Exposé*

Patricia VARNAISON-REVOLLE, Certu

Jean-Jacques Duchêne, vous êtes directeur du technopôle Savoie Technolac, à mi chemin entre Chambéry et Aix les Bains et donc vous êtes à la croisée de plusieurs autorités organisatrices de transport.

Vous représentez 9000 personnes qui veulent se déplacer chaque jour et qui se moquent des limites administratives, leur seul objectif est de se déplacer pour aller sur leur lieu de travail ou d'études.

Comment proposer des modes de déplacements alternatifs à la voiture à ces personnes ? Quelles solutions avez-vous trouvées ? avec quels partenaires ?

Jean-Jacques DUCHENE, directeur Savoie Technolac

Savoie Technolac est un pôle d'activité où l'on trouve de la recherche, de l'enseignement supérieur, des entreprises innovantes. Nous comptons aujourd'hui 9 000 personnes, sachant que le projet doit doubler. Le portage est assuré par un syndicat mixte qui groupe les trois AOT du secteur : deux agglomérations et le département. L'engagement de Savoie Technolac dans la démarche développement durable a été précoce, c'est un parc certifié ISO 14001 depuis près d'une dizaine d'années, qui bénéficie de résidents jeunes, mixtes, ouverts aux questions environnementales. Le site est assez éloigné de Chambéry et d'Aix-les-Bains, et nous avons été confrontés à des problématiques de déplacement des populations qui utilisaient leur véhicule personnel plutôt que les bus qui étaient encore en nombre insuffisant. A la demande des entreprises qui souffraient de cette situation, nous avons essayé de trouver des solutions efficaces.

Savoie Technolac se déploie sur deux agglomérations : Chambéry et Aix-les-Bains, ce qui amène un certain nombre de disparités dans les modalités d'organisation des deux territoires. La démarche a consisté à se demander ce que nous pouvions faire nous-mêmes à partir du matériau sur lequel on travaille avec les forces en présence sur ce site. Avec le concours de la région et de l'ADEME, nous avons imaginé, au sein d'un club d'entreprises, des solutions qui pourraient être viables et qui progressivement ont pris forme. Les expérimentations concernaient notamment du covoiturage qui a bénéficié d'un sentiment d'appartenance qui existe sur le site, de reconnaissance entre les gens. Nous avons par exemple inventé un kit de covoiturage, où les gens affichaient un panneau identifié Savoie Technolac, ce qui leur permettait d'être pris en moins d'une minute dans les gares de covoiturage. Nous avons fait émerger une offre d'auto-partage en s'appuyant sur un loueur de voiture local. Les expérimentations ayant bien fonctionné, nous avons gagné en crédibilité et nous avons pu passer à l'échelle supérieure puisque le site en lui-même n'offre pas une échelle économique pertinente pour assurer une durabilité dans l'exploitation de ces différentes propositions.

Ainsi, pour le covoiturage, nous avons provoqué une concertation avec les AOT et les parcs d'activité périphériques. Le dispositif de covoiturage a émergé dans un premier temps au niveau des agglomérations et des parcs d'activité, puis c'est devenu le dispositif départemental. Nous en sommes à un stade équivalent sur l'auto-partage, avec maintenant un système interdépartemental dont l'équilibre économique est garanti par une exploitation complètement commerciale. Concernant l'offre de vélos, nous sommes aujourd'hui dans une phase d'organisation au niveau de l'agglomération. Parallèlement, nous avons beaucoup travaillé sur l'offre de bus, même si nous avons plus de mal puisque nous rentrons dans le périmètre monopolistique des AOT. Néanmoins, il a été possible de les faire se rencontrer, se parler, d'envisager une harmonisation des dispositifs d'aide au PDE.

Nous avons également alerté les agglomérations sur les problématiques de logement, de spéculation foncière immobilière qui poussent les salariés à quitter le territoire immédiatement proche pour aller plus loin, phénomène qui vient aggraver les problématiques de déplacement. Or, la crainte que l'on peut avoir dans ce cas est que les entreprises finissent par suivre les salariés.

Tout cela a été assez rapide, les choses se sont passées en trois ans. Nous avons acquis une reconnaissance d'exemplarité et nous avons aujourd'hui un club environnemental auquel adhère la quasi-totalité des entreprises, y compris toutes les structures institutionnelles.

Dans la démarche que nous avons engagée, il y avait d'emblée deux volets : imaginer des solutions opérationnelles sur le plan logistique, et introduire un volet animation et communication, sachant que nous sommes confrontés à des questions de comportement culturel qu'il faut transformer. L'effet « société » est extrêmement important dans le succès de ces entreprises.

Aujourd'hui, Savoie Technolac est assis à la table des négociations, non seulement pour le crédit de ses expérimentations, mais aussi pour avoir été acteur opérationnel d'un certain nombre de services qui ont émergé au niveau départemental. Nous avons beaucoup œuvré pour le rapprochement des deux agglomérations sur la question d'une organisation commune des déplacements, sur une échelle plus grande que leur simple périmètre d'agglomération.

Patricia VARNAISON-REVOLLE

Vous souhaiteriez, par rapport à un partenariat informel que vous avez beaucoup initié, que quelque chose de plus formel se concrétise et prenne en charge une échelle de territoire plus grande ?

Jean-Jacques DUCHENE

Culturellement, dans le monde du développement économique, nous sommes surtout à la recherche de l'efficacité, pas tellement des complications administratives. Les gens ne comprennent pas pourquoi il y a deux services de transport côte à côte, qui ont du mal à coordonner leurs horaires. Si tout le monde est d'accord en façade, il ne se passe rien sur le terrain. Sur le reste, toute innovation n'a de sens que si elle trouve un équilibre économique à terme et il faut une certaine dimension pour que tout cela fonctionne. Si nous avons pris des initiatives, c'était simplement pour résoudre un problème que nous avons à traiter, et demander ultérieurement aux bonnes structures compétentes de les prendre en charge.

- *Questions de la salle*

Florence SAINT PAUL

Puisque nous sommes dans une révolution culturelle sur les évolutions par rapport à la ville durable, n'y a-t-il pas un nouvel acteur à introduire, est-on encore dans un monde où un Technolac peut vivre branché uniquement sur un réseau de transport sur la ville mais sans fonction urbaine ? Ne faut-il pas réintroduire dans une zone à fonction éclatée, du commerce ? Le meilleur des placements est celui que l'on ne fait pas, pour lequel on n'a pas besoin d'un mode motorisé.

Jean-Jacques DUCHENE

Les entreprises sont allées à la campagne parce qu'elles n'arrivaient pas à se développer en centre ville. La problématique du développement d'entreprise nécessite des souplesses que l'on trouve dans des parcs d'activités prévus pour cela. La démarche de Technolac est de réintroduire de la vie dans le parc d'activités. Si l'on veut que la recherche et l'entreprise se rencontrent à un moment donné, il faut créer des occasions de rencontre, ce qui arrive dehors, après les heures de travail, donc il faut créer de la vie. Mais cela ne convient pas aux élus qui veulent que leurs commerces de centre ville prospèrent. Il y a évidemment des services, des commerces de proximité, nous essayons de gérer à minima mais il ne s'agit pas de transformer le site en zone commerciale. Par ailleurs, nous avons proposé d'amener Savoie Technolac dans les centres-villes, par le biais de bureaux tertiaires. Il me semble que nous allons vers une ville un peu nouvelle, avec des sites d'activité.

Intervenant

Est-ce que le type d'activité qui se trouve sur la zone n'est pas un peu particulier et a fait le succès de vos différentes expérimentations ? Le vélo et le covoiturage ne concernent-ils pas certaines catégories socioprofessionnelles ?

Jean-Jacques DUCHENE

Il ne me semble pas que ce soit lié à la catégorie socioprofessionnelle. Les salariés sont assez volontiers pratiquants du transport en commun dès qu'il est adapté. En outre, les expérimentations que nous avons menées ont été adoptées par d'autres parcs d'activité qui ont des publics plus traditionnels.

Roseline Klein - Adème

Chambéry est connue pour être une ville qui fait beaucoup pour le transport et pour avoir une agence de mobilité assez active. Cela ne vous a pas aidé dans le processus ?

Jean-Jacques DUCHENE

Il est vrai que Chambéry a historiquement pris de l'avance dans la démarche avec éco-mobilité, mais c'était resté à un stade de développement confidentiel. A contrario, le secteur d'Aix-les-Bains est très en retard sur les déplacements. Il y a une quinzaine d'années, nous avons obtenu du département la mise en place d'un service de bus intensif sur Aix-les-Bains et lorsque le service a été repris par la Communauté d'agglomération d'Aix-les-Bains, il a été divisé par quatre, au motif que l'on ne fait pas d'offre quand il n'y a pas de demande.

Didier CAISEY, direction départementale des Territoires du Loiret

Vous n'avez pas évoqué les plans de déplacement entreprise. Est-ce une idée que vous avez trouvée trop technocratique ?

Jean-Jacques DUCHENE

La démarche d'ensemble s'appelait le « PIED », le Plan Inter Entreprises de Déplacement, nommé ensuite « MOBILAC ». Cette démarche comprend le projet de développer des plans de déplacement d'entreprises au sein de toutes les entreprises du site. Grâce au concours financier de la Région et de l'ADEME, nous avons pu financer un animateur pour faire ce travail. Nous avons par ailleurs souhaité qu'il y ait cohérence entre les dispositifs communautaires d'aide aux PDE, avec la faculté d'étendre le bénéfice de ces aides à l'espace d'intérêts communautaires couverts.