

Gouvernance des mobilités

Comment en est-on arrivé là ?

Ihedata Territoires & Mobilités

Paris, 23-24 mars 2023



Jean-Marc Offner

Les héritages de l'histoire législative depuis un demi-siècle

La LOF et les documents d'urbanisme

<i>Niveaux</i>	<i>Urbanisme</i>	<i>Transport</i>	<i>Échelle/terme</i>
1	Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (Sdau)	Étude préliminaire d'infrastructure de transport (Épit)	1/30 000 20 à 40 ans
2	Plan d'occupation des sols (Pos)	Avant-projet géométrique (APG)	1/5 000, 1/2 000 10 à 15 ans
3	Plan de modernisation et d'équipement (6 ^e Plan)	Dossier d'agglomération (7 ^e Plan)	1/5 000 Plans quinquennaux
4	Zone d'aménagement concerté (Zac)	Avant projet sommaire	1/1 000 (1 à 5 ans)
5	Permis de construire	Avant-projet détaillé Plan de circulation	1/100

Les héritages de l'histoire législative depuis un demi-siècle

1967	Loi d'orientation foncière	Planification Urbanisme / Transport (échelles)
1971	Loi versement-transport RP	Extension agglos 300/100 000 hab.
1973-74		PTU (continuité bâti)
1976	Contrats de développement	Investissement... fonctionnement
1982	Loi d'orientation des transports intérieurs	Art. 28 PDU, droit au transport
	Lois de décentralisation	Extension VT agglos 30 000 hab.
1996	Laure	Obligation PDU agglos > 100 000 hab.

1999	Loi Chevènement	Communautés d'agglomération VT agglos 10 000 hab.
2000	Loi SRU	Régions : services ferroviaires PDU/PLU, syndicats SRU (coordination)
2009-2010	Lois Grenelle	
2014 - 2015	Lois Maptam et Notre	AOT → AOM AOT interurbain et scolaire : départements → Régions : ferroviaire + interurbain + chef de file intermodalité PTU -> ressort territorial
2019	LOM	
2022	Loi 3DS	Décentralisation compétences voiries

Les dynamiques à l'œuvre

- Dynamique *Environnement*
- Dynamique *Décentralisation*
- Dynamique *Financements VT*
- Dynamique *Spatiale*



Les dynamiques à l'œuvre

Dynamique
Environnement



LAURE
Loi sur l'air et l'utilisation
rationnelle de l'énergie



Les dynamiques à l'œuvre

Dynamique *Financements* *VT*



Les 7 propositions du GART pour l'élection présidentielle

Engager financièrement l'État en faveur de la mobilité du quotidien avec un nouveau plan d'investissement de 5 milliards d'euros

Baisser la TVA à 5,5 % dans les transports publics du quotidien

Transformer en subventions les avances de trésorerie versées dans le cadre de la crise sanitaire

Garantir la pérennité du versement mobilité

Développer à l'échelle nationale un titre unique pour toutes les mobilités

Créer un bureau des temps et engager une réflexion globale sur les horaires et les usages

Intégrer le BioGNV dans les énergies à très faibles émissions



Les dynamiques à l'œuvre

Dynamiques *Spatiales*

1. *Extensions*
2. *Entre réseaux et territoires*





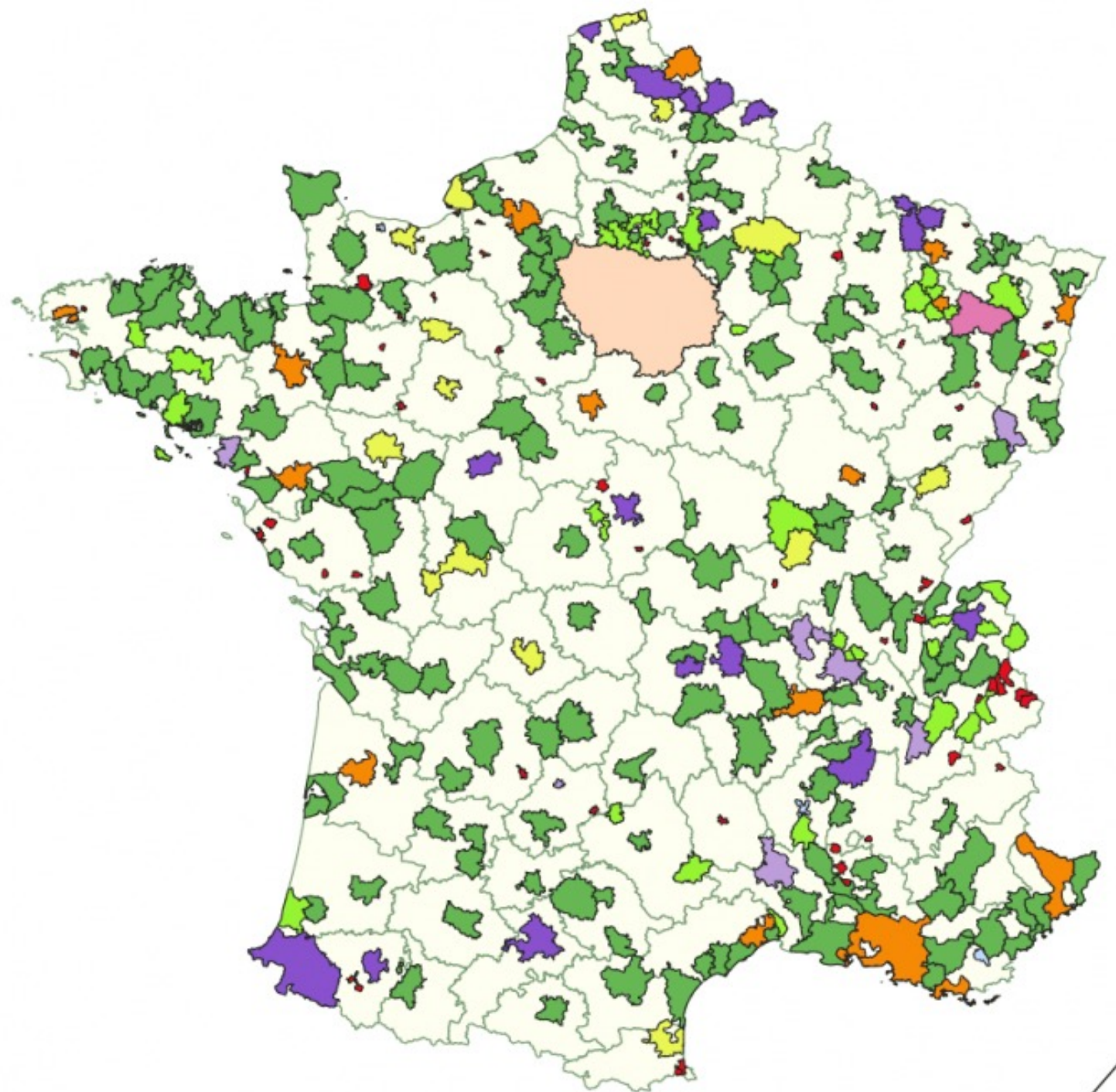
**La mobilité pour tous dans tous les territoires,
ce n'est pas un slogan.**

**C'est la traduction d'un choix politique attendu par nos
concitoyens et porté par le Président de la République.**

Elisabeth BORNE

Ministre auprès du ministre d'État, ministre de la
Transition écologique et solidaire, chargée des Transports

Pas de
zones blanches
pour
la mobilité



À quoi correspond la compétence Mobilité ?

La Loi d'orientation des mobilités – dont l'un des objectifs principaux est que l'ensemble du territoire national soit couvert par une autorité organisatrice de la mobilité – a modifié les conditions d'exercice de la compétence mobilité. Celle-ci est désormais définie comme la capacité d'organiser six catégories de services, sans qu'aucun d'entre eux ne soit obligatoire :

- services réguliers de transport public de personnes
- services à la demande de transport public de personnes
- services de transport scolaire
- services relatifs aux mobilités actives (ou contribution à leur développement)
- services relatifs aux usages partagés des véhicules terrestres à moteur (ou contribution à leur développement)
- services de mobilité solidaire

L'autorité organisatrice de la mobilité peut choisir d'organiser ceux qu'elle trouve les plus adaptés à ses spécificités locales. L'exercice de la compétence mobilité se fait donc « à la carte ».

À noter que pour bénéficier de la capacité de prélever le versement mobilité, une autorité organisatrice de la mobilité doit impérativement organiser un service régulier de transport public de personnes.

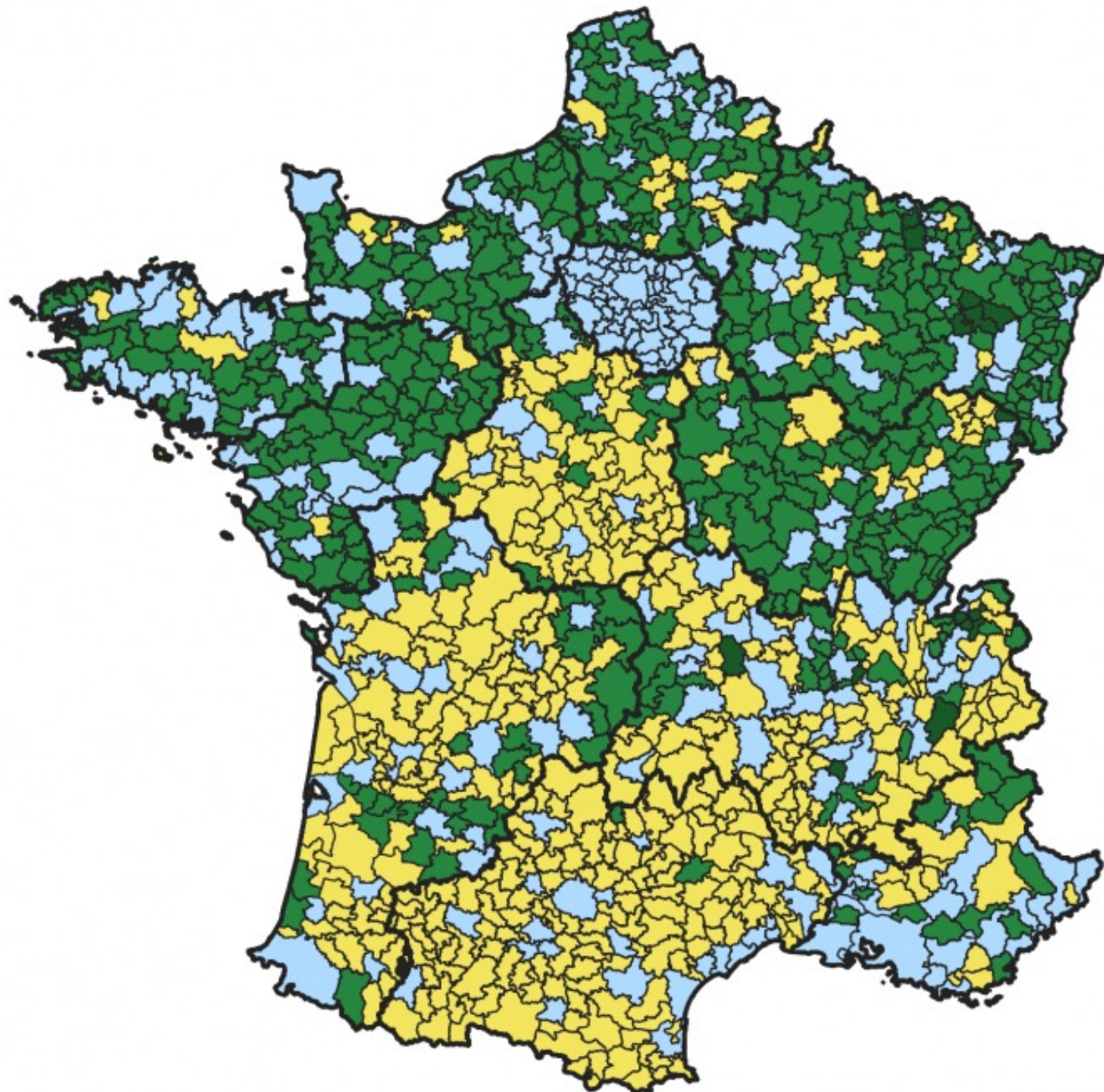
Légende

Statut des Communautés de Communes

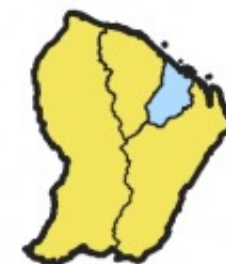
- CC AOM (au 01/04/22)
- CC au sein d'un syndicat AOM
- Région devient AOM locale

Statut des AOM (hors CC)

- AOM existante au 1er janvier 2021



Guadeloupe



Guyane



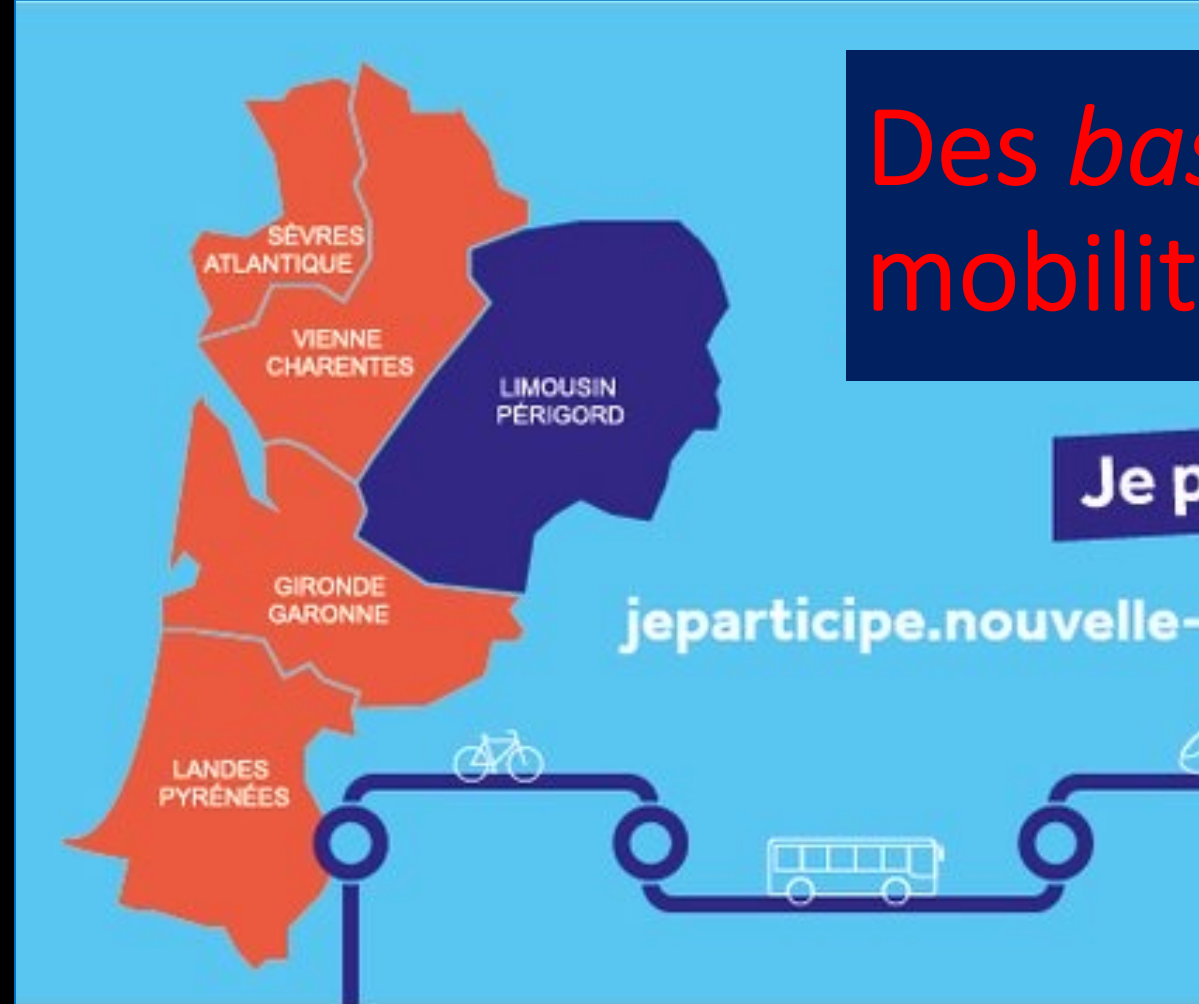
Martinique



La Réunion



L
O
M
?
?



Des bassins de mobilité...



Les failles de la gouvernance

L'impasse des AOM pour gouverner les politiques de déplacement

La nécessité incomprise d'autorités organisatrices de la gestion des circulations

La quête erratique de l'articulation déplacement / urbanisme



Les failles de la gouvernance

L'impasse des AOM pour gouverner
les politiques de déplacement



AOMD ?

Les failles de la gouvernance

L'impasse des AOM pour gouverner les politiques de déplacement

*Pour résoudre les problèmes de mobilité :
le transport collectif !*

Contre la crise du logement : tous propriétaires !

Il faut lutter contre l'étalement urbain !

Pas de vivre-ensemble sans mixité résidentielle !

La proximité refonde les liens sociaux et politiques !

*Pour mieux gérer les territoires, changeons leur
périmètre !*

L'architecture fait la ville !

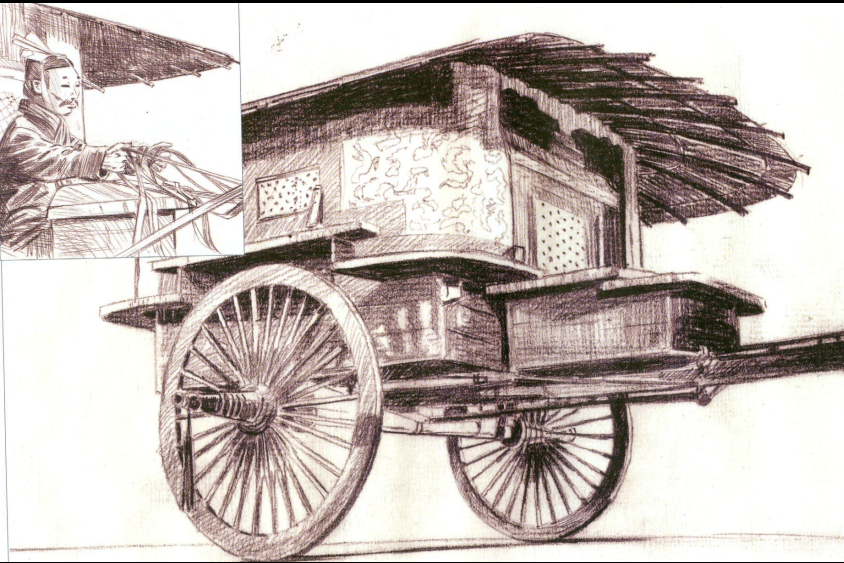
ANACHRONISMES
URBAINS

JEAN-MARC OFFNER

SciencesPo
LES PRESSES

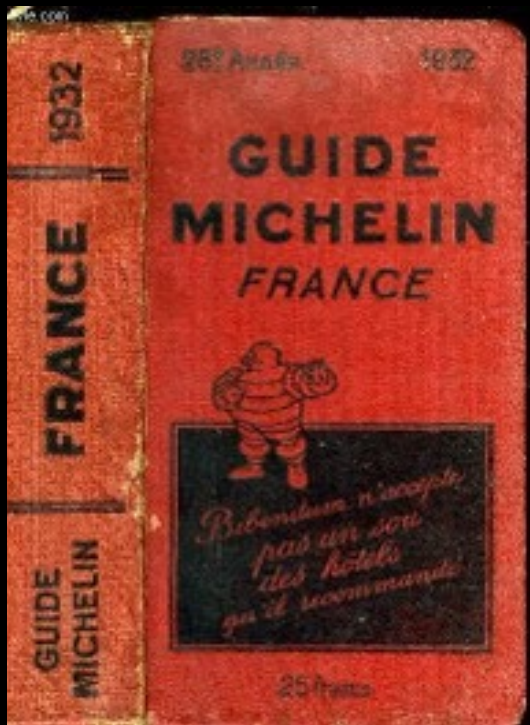
Les failles de la gouvernance

La nécessité incomprise d'autorités organisatrices de la gestion des circulations



Les failles de la gouvernance

La nécessité incomprise d'autorités organisatrices de la gestion des circulations



Les grandes allées métropolitaines



- ❖ *Grande* : polyvalence (séjour et mouvement)
- ❖ *Allée* : entre rue et route ; urbaine et périurbaine
- ❖ *Métropolitaine* : réseau à large maille

- **Fluidité lente et rapide**
- **Chrono- aménagement (optimisation infrastructure)**

(le quatrième âge de la mobilité !)



Rejoignez-vous dès maintenant sur

ouestgo.fr
Ouvrez votre voiture

Le geste pour l'environnement.
0-30 places d'arrêt.
0 de consommation.

VOTRE PLATEFORME GRATUITE DE COVOITURAGE DOMICILE-TRAVAIL

Pour me rendre au travail, je pense covoiturage !

Service expérimental avec permis. Pas de permis. Pas de permis. Pas de permis. Pas de permis.



BlaBlaCar
Daily

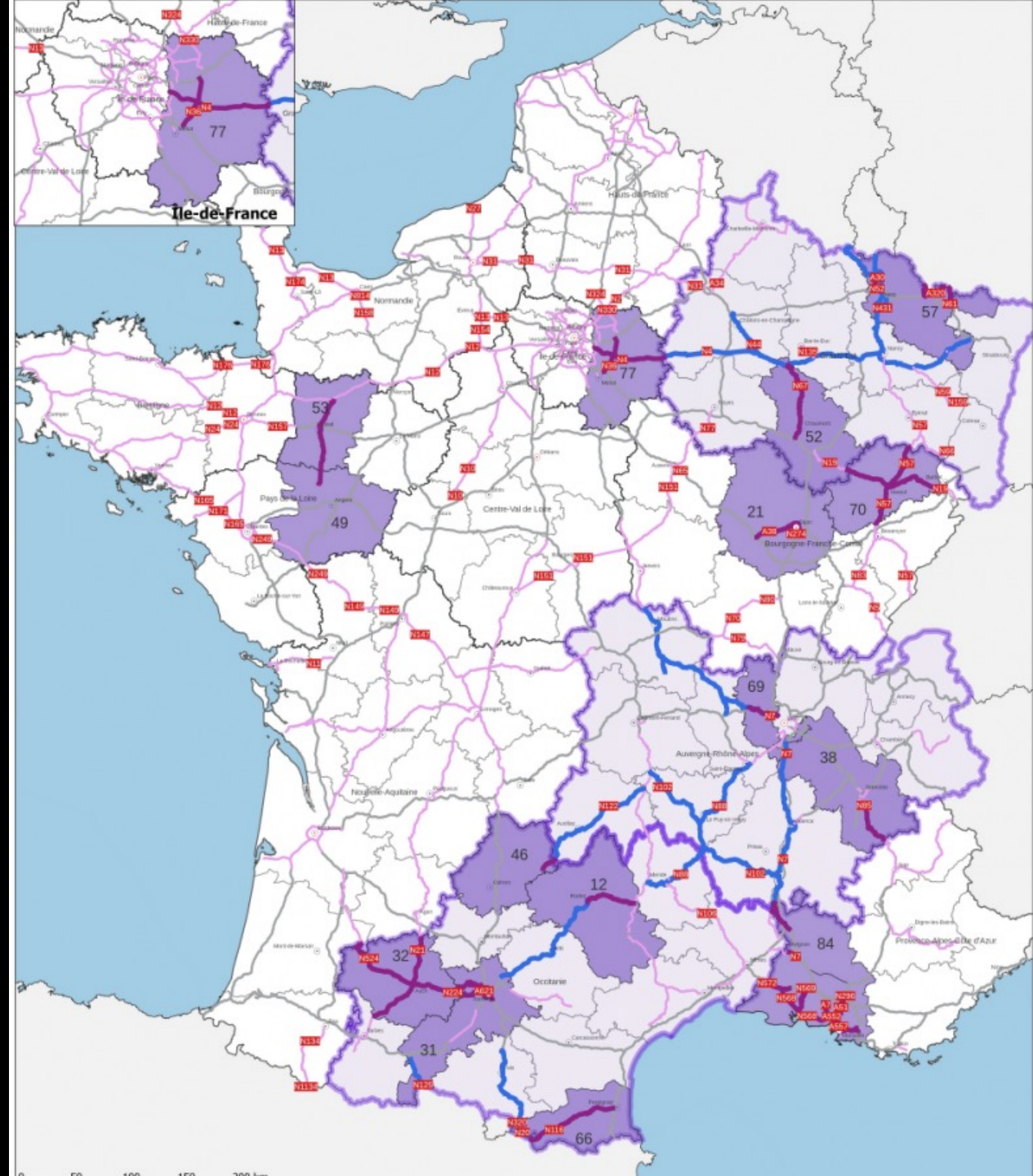


Quel opérateur de réseau

pour les réseaux viaires ?

Loi 3DS

Transferts
routiers

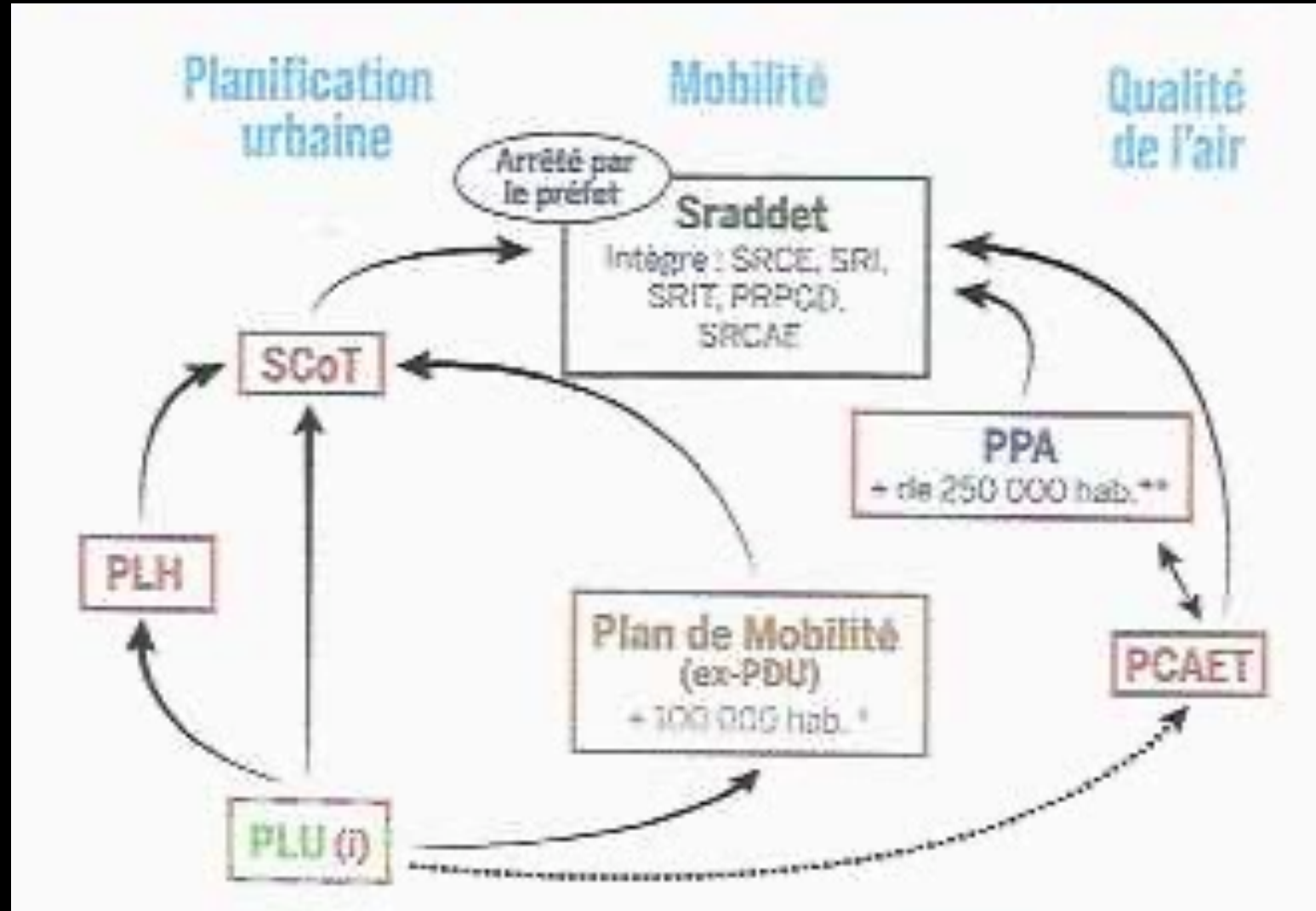


Les failles de la gouvernance

La quête erratique de l'articulation
déplacement / urbanisme

- Par les documents de planification
- Par les institutions (sectoriel / global)
- Par les portages technico-politiques
- Par les doctrines/référentiels / modèles
- Par les « objets d'interface »

Architecture juridique des principaux documents d'urbanisme



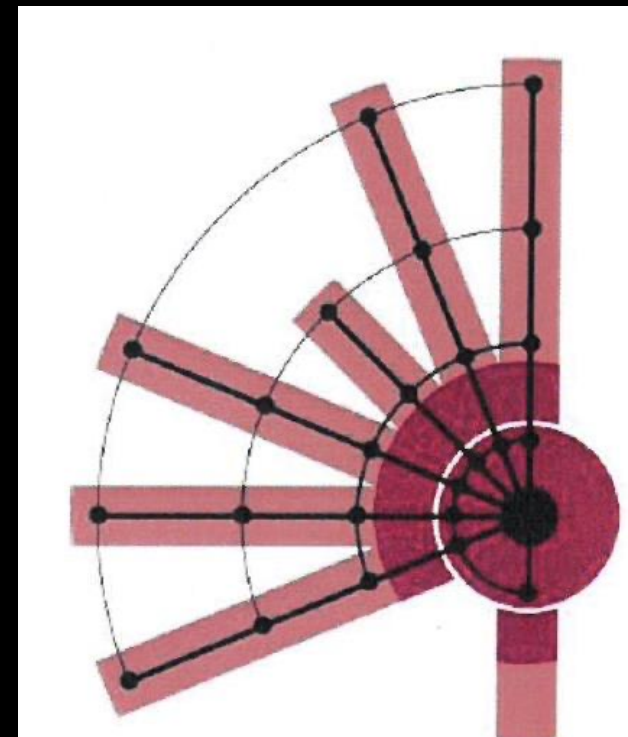
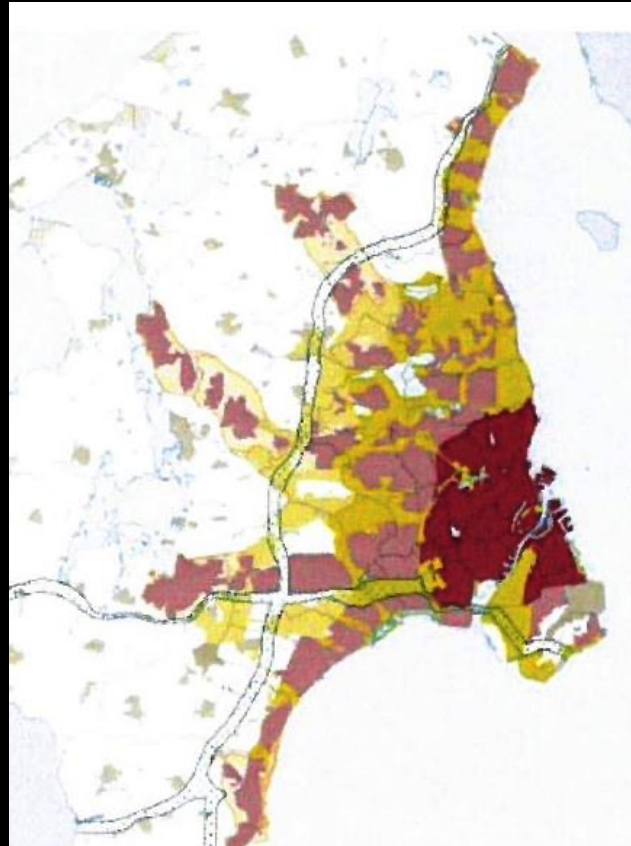
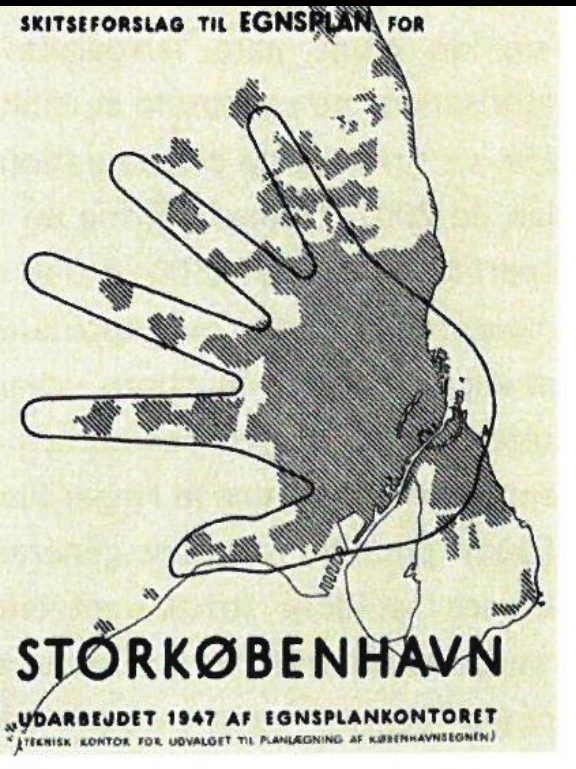
Organisation de la division du travail

Institutions

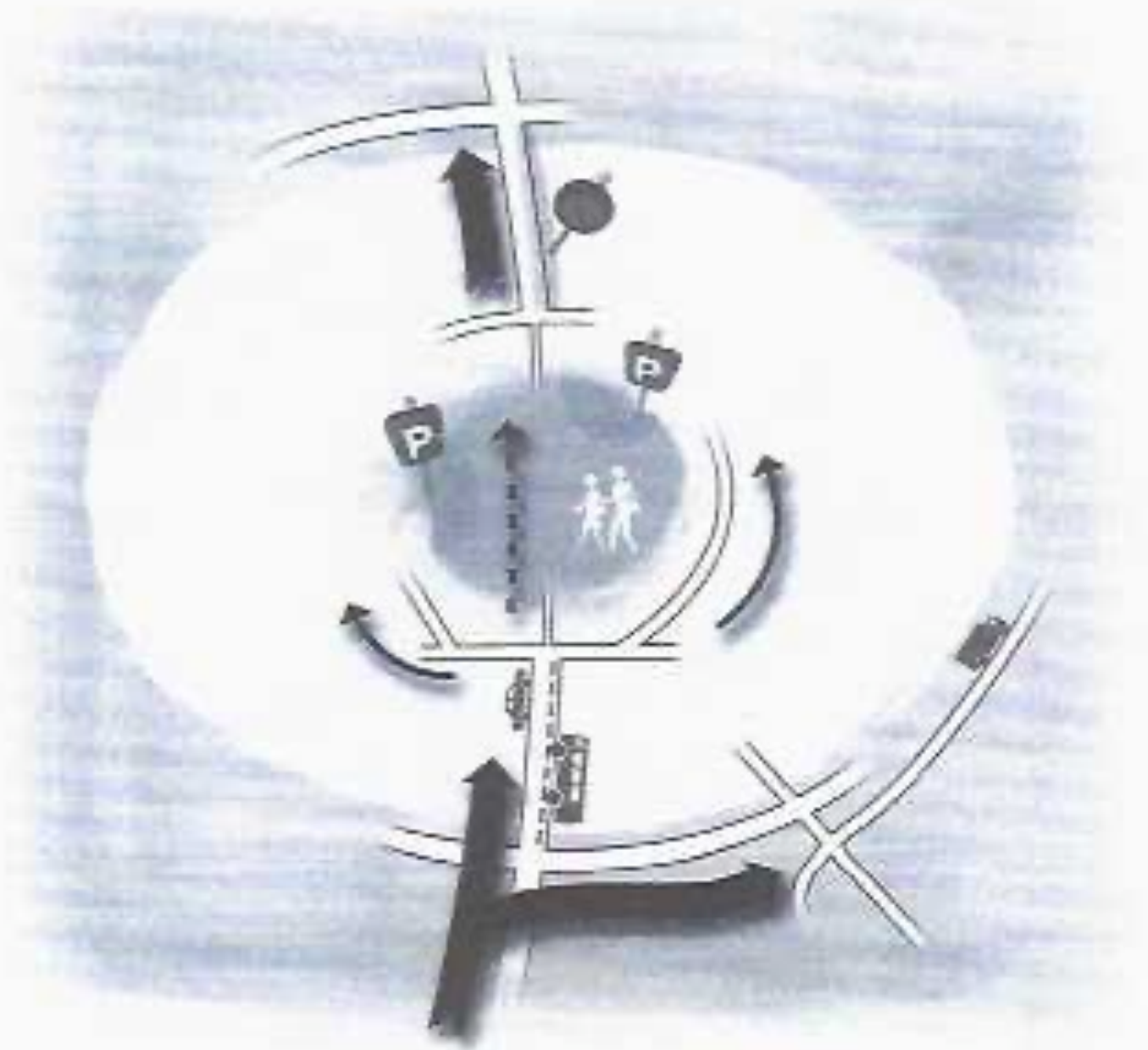
Configurations
technico-politiques



Modèle Transport collectif – Ville

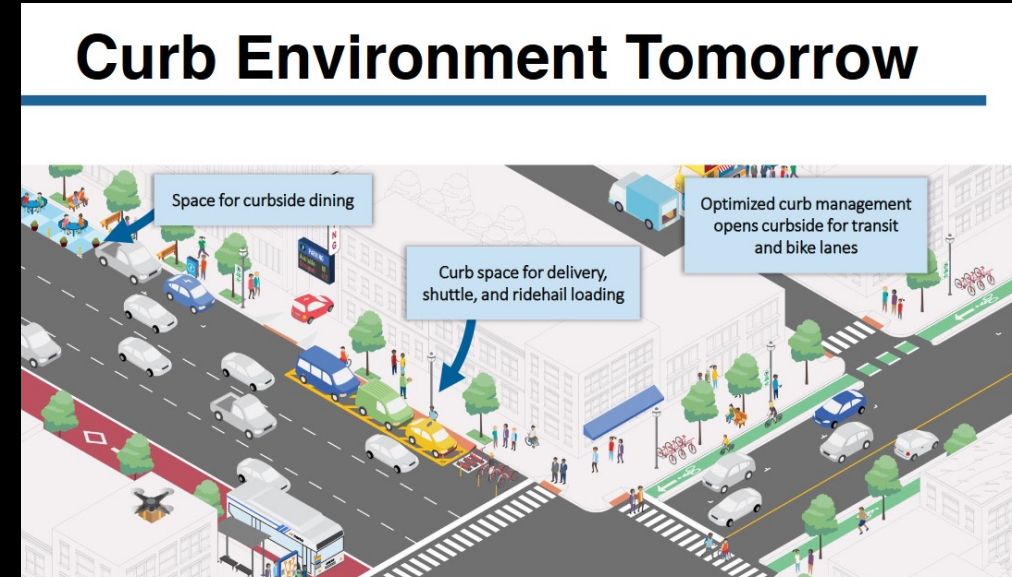


**Le modèle
urbain des
plans de
circulation**



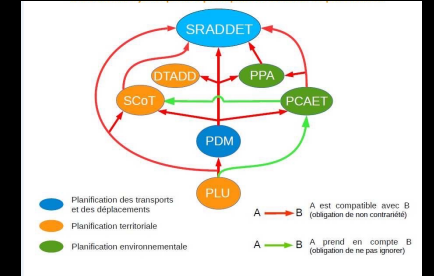
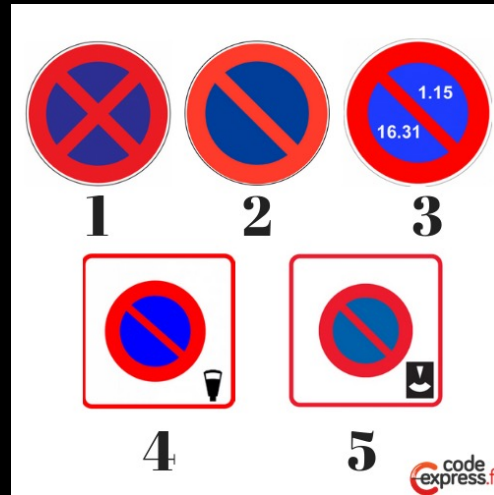
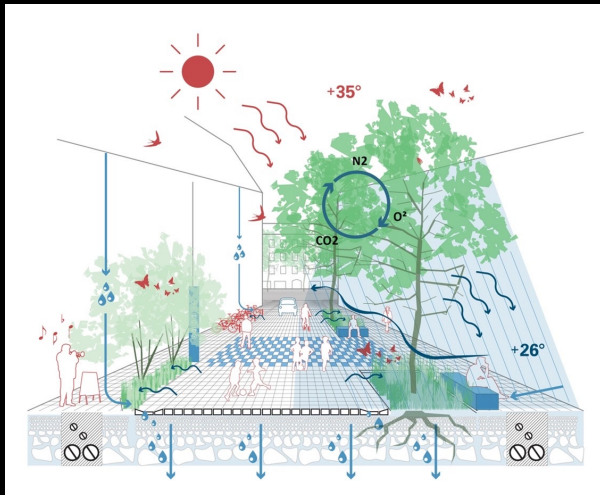


Interfaces



Perspectives





- L'organisation des services réguliers de transport public urbain et non urbain de personne ;
 - Le développement des modes de déplacement terrestres non motorisés et des usages partagés des véhicules terrestres à moteur ;
 - Les plans de déplacements urbains – obligatoires seulement pour les AOM de plus de 100 000 habitants ;
 - L'élaboration d'outils d'aide aux décisions publiques et privées ayant un impact sur les pratiques de mobilité – obligatoire uniquement pour les AOM de plus de 100 000 habitants ;
 - La mise en place d'un compte relatif aux déplacements présentant les différentes pratiques de mobilité dans l'agglomération et dans son aire urbaine, les coûts pour l'utilisateur et la collectivité – obligatoire uniquement pour les AOM de plus de 100 000 habitants ;
 - La mise en place d'un service d'information aux usagers – obligatoire uniquement pour les AOM de plus de 100 000 habitants ;
 - La mise en place d'un service de conseil en mobilité.
- **Des missions facultatives**
 - L'organisation de transport à la demande (TAD) ;
 - La réduction de la congestion urbaine et de la pollution, par la mise en place d'un service public de marchandises et de logistique urbaine ;
 - L'organisation de l'activité d'autopartage ;
 - La mise en place d'actions visant à favoriser le covoiturage ;
 - L'organisation d'un service public de location de bicyclettes.