

Quelles vitesses pour quelles mobilités ?

Nouveaux besoins, nouveaux usages



Le 16 juin 2016, le Conseil Régional des Pays de la Loire représenté par Alain HUNAULT, secrétaire du Conseil Régional et président de la Commission Transports, Mobilité, Infrastructures, et l'ORT des Pays de la Loire représenté par son président Yannick HAMONOU, accueillait les participants au colloque annuel de l'ORT sur le thème vitesse et transport.

Ce colloque était animé par Didier VIVANT, directeur de l'ORT, autour d'une intervention d'expert sur les budgets temps transports et de témoignages sur la prise en compte de la vitesse dans les infrastructures ferroviaires, en ville, dans les infrastructures routières, dans les transports routiers et maritimes, et avait pour objectif de mieux cerner les nouveaux besoins et nouveaux usages des vitesses dans les mobilités.

PROGRAMME

Expert :

Les budgets temps de transport, leviers d'action pour une mobilité durable ?

par **Iragaël JOLY**, Enseignant-Chercheur en Économie, Laboratoire d'Économie Appliquée de Grenoble (GAEL) à Grenoble INP – Université Grenoble Alpes

Témoignages :

La place de la question de la vitesse dans les débats publics sur les infrastructures ferroviaires

par **Iaria CASILLO**, Vice-Présidente de la Commission nationale du débat public et Maître de conférence à l'École d'Urbanisme de Paris, Géographe

Grenoble : une métropole apaisée pour un meilleur partage de l'espace public

par **Lionel FAURE**, Chef de projet "métropole apaisée", Direction Déplacements Accessibilité Conception des espaces publics, à Grenoble-Alpes Métropole

Approche de la vitesse dans les enquêtes déplacements et optimisation des vitesses d'usage des infrastructures routières

par **Mathieu BOSSARD**, Chargé d'études transport et mobilité au CEREMA
et **Fabrice SLAMANI**, responsable du service entretien et sécurité routière au Conseil départemental de la Loire-Atlantique

Retour d'expérience sur la réduction de la vitesse par un transporteur routier de marchandises

par **Sébastien DENIAU**, Directeur Général des Transports Richard à Couëron (44)

L'utilisation de l'autoroute maritime Montoir Vigo entre la France et l'Espagne dans les supply chains

par **Jean-Christophe HERRY**, Directeur Général de SOMALOIR à Montoir-de-Bretagne (44)

*Ce document consiste en une synthèse libre et n'engage pas les intervenants.
L'ensemble des présentations sont téléchargeables sur le site internet de l'ORT :*

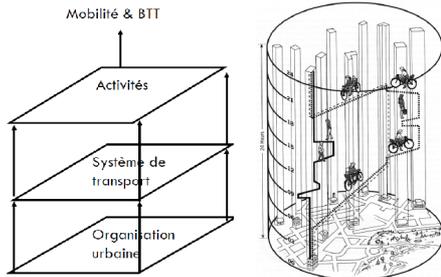
www.observatoire-transports-pays-de-la-loire.fr

Les budgets temps de transport, leviers d'action pour une mobilité durable ?

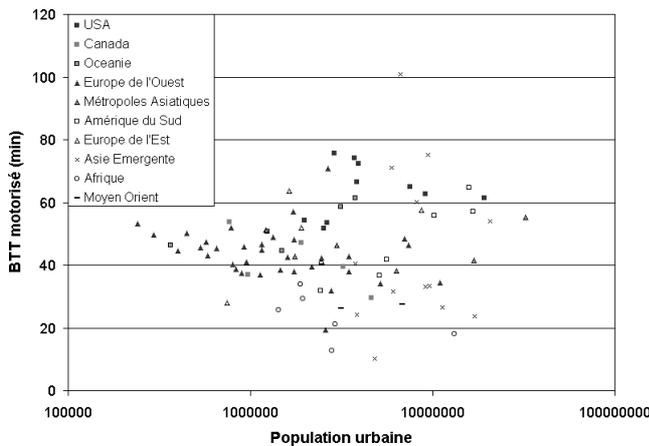
par Irigaël JOLY, Enseignant-Chercheur en Économie, Laboratoire d'Économie Appliquée de Grenoble (GAEL) à Grenoble INP – Université Grenoble Alpes

Irigaël JOLY est l'auteur d'une thèse sur « L'allocation du temps au transport », dans laquelle il a pointé le rôle des vitesses de déplacements dans les perceptions, les budgets et les choix de mobilités, et à travers leurs évolutions au gré des innovations, progrès techniques, transformations urbaines, changements de comportements...

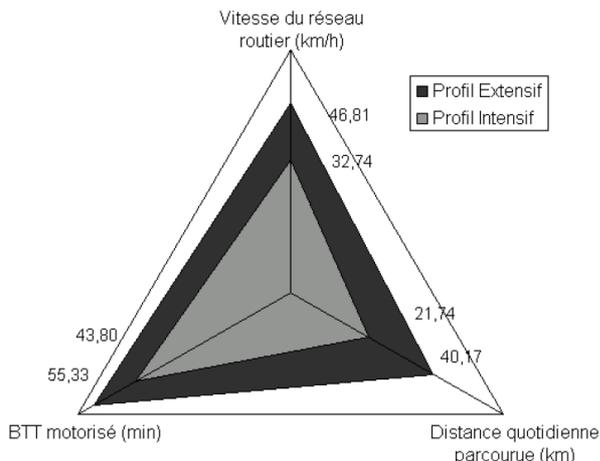
Il présente aujourd'hui la notion de budgets temps de transport (BTT) et les pistes de réflexions induites pour les décideurs amenés à penser ou refaire la ville.



La co-production ville-transport fonde le lien vitesse-distance-temps, s'articulant autour du BTT dont la caractéristique principale du BTT est son invariance (« loi de Zahavi ») autour d'une moyenne d'1 heure par agglomération.



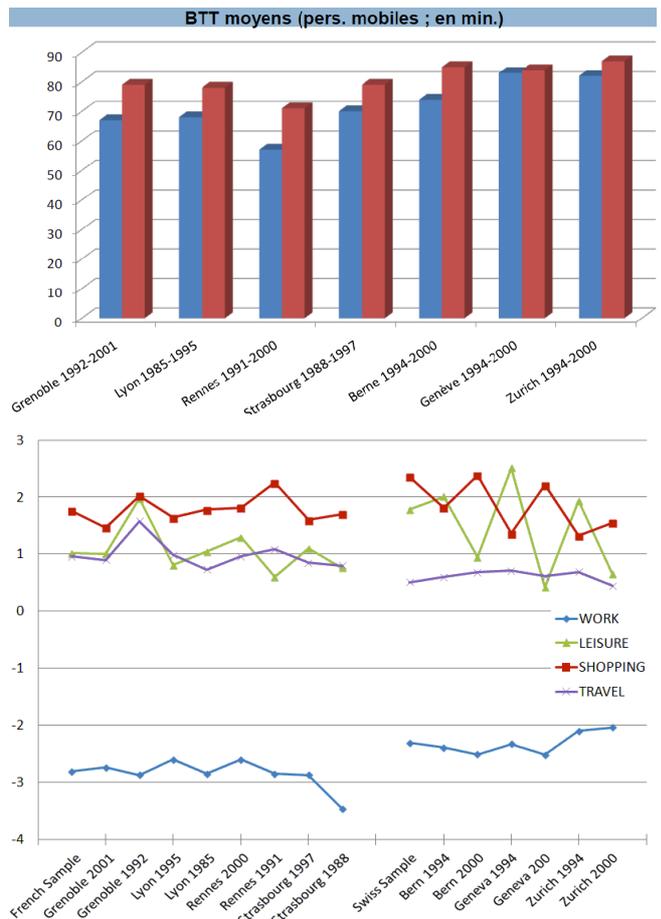
La relative stabilité des BTT cache néanmoins un usage paradoxal des vitesses lié au profil extensif ou intensif de l'utilisateur, car le transport s'effectue souvent au « pire temps » de la journée et son coût en temps est généralement minimisé.



Le transport est une demande dérivée de la participation aux activités et la demande de mobilité est déterminée par le système urbain (organisation urbaine et système de transport) et l'emploi du temps de chacun, laissant une part de choix d'allocation du temps au transport, variable d'ajustement entre espaces (impact des localisations et de l'accessibilité au système de transport) et temps (relation au temps d'activités).

Leur observation dans le cadre des BTT a révélé l'émergence de « pendulaires intensifs », caractérisés par une non minimisation absolue du temps de transport, une réappropriation des temps de transport et un consentement à payer pour les gains de temps et le confort.

Elle a également mis en évidence une légère croissance et l'élasticité des BTT en fonction du motif de déplacement (travail, achat, loisir) relativement à la durée de ce motif.



En conclusion, il n'y a pas de loi comportementale en mobilité, le transport ne semble pas toujours minimisé et il est à l'interface des dimensions spatiales et des temps d'activités. Ces principaux résultats issus de l'étude des BTT permettent d'alimenter les réflexions pour des comportements de mobilité durable, en envisageant la ville sous l'angle de la compacité avec les gains d'accessibilité et la réorientation du partage modal vers les transports en commun à la clé.

La place de la question de la vitesse dans les débats publics sur les infrastructures ferroviaires

par **Ilaria CASILLO**, Vice-Présidente de la Commission nationale du débat public et Maître de conférence à l'École d'Urbanisme de Paris, Géographe

La Commission Nationale du Débat Public (CNDP) témoigne de la place de la question de la vitesse dans les débats publics sur les infrastructures ferroviaires.

Après avoir rappelé les principes et enjeux d'information et de participation des citoyens, le rôle d'autorité indépendante, les outils, les valeurs et la composition de la CNDP qui organise le débat sur l'opportunité des grands projets d'équipement, publics ou privés, ayant un impact majeur sur l'environnement et l'aménagement du territoire, il est question des débats portant sur des LGV :

Les remontées du public sont abordées de manière très transversale selon le type de controverse dans laquelle elle s'insère : controverses sociétale (exemple : changement climatique), socio-technique (exemple : impacts sur la santé) ou du débat (exemple : consommation d'espaces agricoles).

La vitesse est abordée principalement selon deux controverses :

1. socio-technique : dans les domaines environnement-risque (remise en cause du choix du gain de temps au détriment de la préservation environnementale) et économie (remise en cause de la valeur du temps et les gains liés à une nouvelle infrastructure de transport par rapport à une difficulté de la monétarisation des impacts environnementaux) ;
2. sociétale : dans les domaines transport-déplacement (remise en cause de la mobilité et de son développement) et aménagement du territoire (remise en cause de la solution « grande vitesse »).

La Cour des Comptes, dans son rapport d'octobre 2014 intitulé « Grande vitesse ferroviaire : un modèle porté au-delà de sa pertinence », a pointé trois éléments qui remettent en cause le modèle actuel :

1. les bénéfices de la grande vitesse ferroviaire pour la collectivité sont moindres qu'escomptés et l'investissement très lourd qui a été consenti s'est fait au détriment de l'entretien du réseau classique ;
2. le processus de la décision pour la réalisation d'une LGV se présente de façon rationnelle mais, dans la pratique, il reste très dépendant des paramètres subjectifs et politiques ;
3. l'éviction des ressources financières sur le reste du réseau a des effets négatifs, ces ressources étant utilisées pour construire de nouvelles lignes plutôt qu'à donner la priorité au débit et entretenir le réseau existant.

Les débats publics sur les LGV ont permis de mettre en exergue des éléments qui rejoignent ceux pointés par la Cour des comptes, notamment :

- le déséquilibre entre coûts de la grande vitesse et son « prix environnemental »,
- la question des retombées sur l'aménagement : LGV comme vecteur d'injustice spatiale et territoriale,
- la moindre pertinence du critère de la vitesse dans les arbitrages de mobilité des usagers.

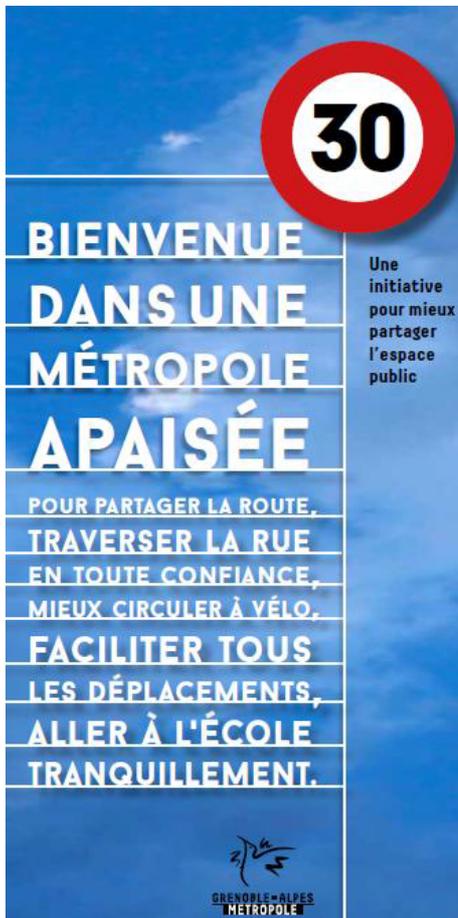
LGV	Année	Suite du projet
LGV Poitiers-Limoges	2006	Repoussé après 2030
LGV Bordeaux-Toulouse	2005	planifiés pour l'horizon 2030
LGV PACA	2005	Repoussé après 2030
Prolongement LGV Sud-Europe Bordeaux Frontière espagnole	2006	planifiés pour l'horizon 2030
LGV Paris-Orléans-Clermont Ferrand-Lyon	2012	Mise en service envisagée pour 2030
LN Ouest-Bretagne-Pays de la Loire	2015	Mise en service envisagée pour 2030



Grenoble : une métropole apaisée pour un meilleur partage de l'espace public

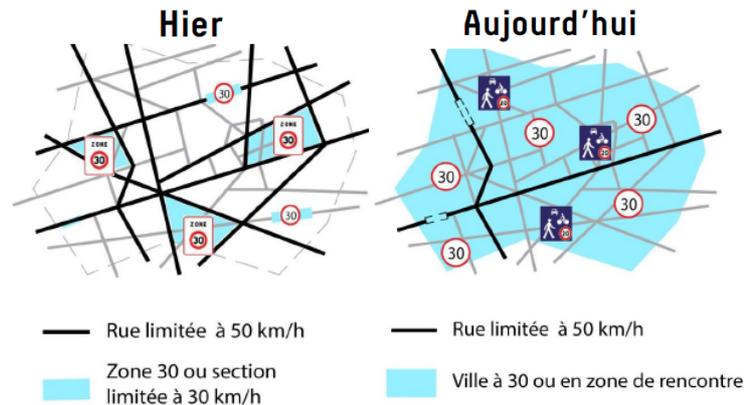
par **Lionel FAURE**, Chef de projet "métropole apaisée", Direction Déplacements Accessibilité Conception des espaces publics, à Grenoble-Alpes Métropole

Grenoble-Alpes Métropole témoigne de son expérience en devenant d'une métropole apaisée pour un meilleur partage de l'espace public, dans le cadre des projets de la toute jeune métropole grenobloise orientés sur les modes actifs, la qualité des espaces publics et la santé des habitants.



La démarche Métropole apaisée comporte deux volets :

- un volet réglementaire : Ville et Villages à 30 km/h ;
- un volet aménagement à travers la mise en œuvre d'un programme pluriannuel croisant :
 - les objectifs urbains : projets cœurs de villes, cœur de Métropole,
 - les objectifs multimodaux (Plan Vélo, projets TC, plan piéton/accessibilité, plans de circulation...),
 - les études issues d'une boîte à idées «Métropole apaisée».



Depuis janvier 2016, 14 communes sur les 49 que compte la métropole ont basculé dans une zone 30 à l'échelle de la zone agglomérée de chaque commune, avec nouveaux arrêtés de circulation, mise en œuvre de doubles sens cyclables, suppression de tous les panneaux 30 et 50, rappel du 30 par simple marquage au sol à chaque intersection ou transition avec fin de 50, marquage au sol expérimental de la limitation de vitesse sur les axes restant à 50, totems et radars pédagogiques, et large communication autour de la démarche.



Des actions complémentaires sont programmées : suppression ou reprogrammation de carrefours à feux, mesures d'accompagnement diverses de cohérence avec l'usage des voies.

Moins de 20% du linéaire de transports en commun est réellement impacté, sans modification d'horaire à court terme.

Une deuxième phase de déploiement est programmée en septembre 2016 pour 22 communes supplémentaires (36/49).

Un dispositif d'évaluation est mis en place en partenariat avec le CEREMA : pour le marquage à 50 et pour le volet global Villes et Villages à 30.



Approche de la vitesse dans les enquêtes déplacements et optimisation des vitesses d'usage des infrastructures routières

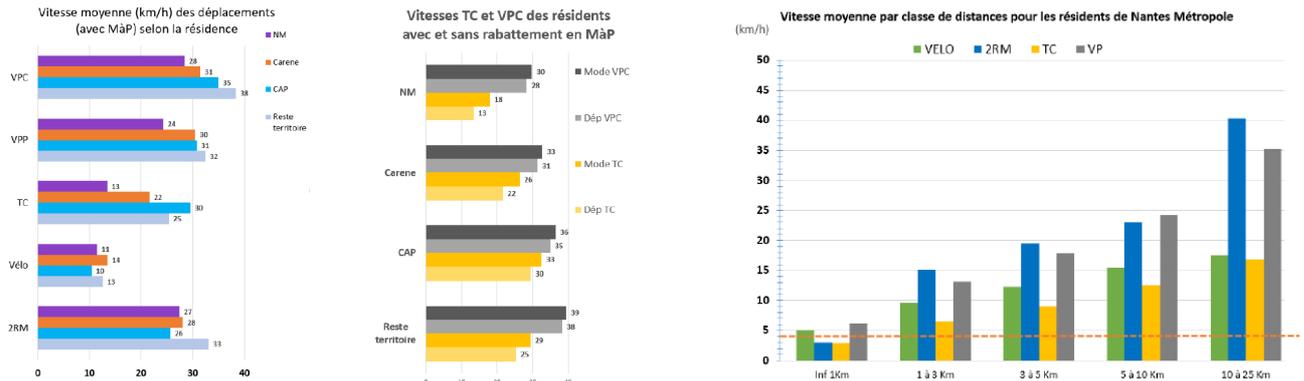
par **Mathieu BOSSARD**, Chargé d'études transport et mobilité au CEREMA

et **Fabrice SLAMANI**, responsable du service entretien et sécurité routière au Conseil départemental de la Loire-Atlantique

Le CEREMA présente une approche de la vitesse dans les enquêtes déplacements sur la base de l'enquête déplacements grand territoire menée en Loire-Atlantique, après en avoir rappelé les chiffres clés.

La vitesse des déplacements n'est pas directement fournie dans l'enquête, néanmoins les données disponibles (distance totale à vol d'oiseau, distance réelle dans l'aire d'étude, durée totale de déplacement) permettent de nombreuses exploitations et des croisements : par territoire de résidence, par origine-destination, par mode, par âge, par heure, par classes de distance, etc...

Par exemple, des exploitations permettent d'approcher la vitesse des résidents selon le mode, la vitesse avec ou sans le rabattement en marche à pied, ou encore la vitesse par classe de distance.



Le Conseil Départemental de la Loire-Atlantique témoigne de ses réflexions stratégiques pour l'optimisation des vitesses d'usage des infrastructures routières, levier essentiel pour sécuriser, conforter et développer les modes de déplacements sur le réseau départemental.

S'insérant dans une démarche « route du futur » visant à intégrer toutes les composantes de la politique mobilités (infrastructures, cyclables, transports) et à rechercher une synergie avec les autres politiques départementales, le projet stratégique 2015-2021 du département doit permettre de poursuivre et développer sa politique de sécurité routière, dans un contexte d'accidentalité trop importante et avec une localisation de plus en plus diffuse des accidents.

L'enquête déplacement précitée a permis de mieux connaître les motifs et modes de déplacement et de corrélérer l'accidentalité diffuse à des causes comportementales dans des secteurs à flux de déplacements faibles.

Les objectifs sont ainsi de faire évoluer les comportements routiers et partager les usages de la route pour répondre à quatre enjeux :

- la sécurité routière,
- la niveau de la fluidité du trafic,
- l'environnement (atténuation du bruit routier et réduction des gaz à effet de serre et des polluants),
- l'attractivité du territoire.

Différentes pistes possibles sont envisagées :

- expérimentation du 70 km/h sur certains axes,
- harmonisation de la vitesse sur d'autres itinéraires,
- apaisement des vitesses sur certains itinéraires,
- expérimentation de voies partagées, comme la chaussée à voie centrale banalisée (CVCB) en lien avec le CEREMA.



Retour d'expérience sur la réduction de la vitesse par un transporteur routier de marchandises
 par **Sébastien DENIAU**, Directeur Général des Transports Richard à Couëron (44)



Les Transports Richard témoignent de leur expérience de réduction de la vitesse des véhicules à 85 ou 87 km/h en fonction des marques, mise en place comme action phare de l'engagement de l'entreprise dans une charte « objectif CO2 - les transporteurs s'engagent » de réduction volontaire des émissions de CO2 signée en 2010.

Les impacts attendus de cette démarche étaient : la baisse de consommation de carburant, de l'accidentologie et de la vitesse commerciale, avec un signe fort adressé aux conducteurs en terme pédagogique.

Les résultats montrent la réussite de l'expérience, malgré les difficultés de ce type de démarche liées au contexte économique et à la répartition du chiffre d'affaire de l'entreprise sur courte et longue distance.

Indicateurs	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Flotte	64	64	64	64	64	65	69
Consommation carburant l/100km	33,9	33,39	33,42	32,19	31,98	31,91	32,18
Litige marchandise par an	40	21	24	21	19	17	15
Accident de la circulation par an	20	21	29	18	25	21	27
Vitesse commerciale km/h	71,8	69,49	70,02	68,83	69,27	69,08	69,11

L'utilisation de l'autoroute maritime Montoir Vigo entre la France et l'Espagne dans les supply chains
 par **Jean-Christophe HERRY**, Directeur Général de SOMALOIR à Montoir-de-Bretagne (44)

La société SOMALOIR témoigne de son expérience de l'utilisation de l'autoroute de la mer entre Montoir et Vigo dans les supply chains.

Le port de Nantes Saint-Nazaire est la porte d'entrée de la façade ouest de la France pour les trafics rouliers. Le port de Vigo en Espagne permet de consolider tous les flux du nord ouest de l'Espagne et du Portugal.

Avec une approche optimale du rapport à la vitesse maritime, au temps et à la mobilité des marchandises, l'autoroute de la mer s'insère en complémentarité et optimisation des autres modes de transports dans un grand réseau structurant de transport de niveau européen.

Les relations construites avec les chargeurs s'appuient ainsi sur une notion de « juste temps » acceptable en comparaison des autres modes de transport.



AGENDA

MARDI DE L'ORT

Mobilité électrique
Mardi 8 novembre 2016 à partir de 13 h 45
 SyDEV (La Roche-sur-Yon)



Plus d'informations : www.observatoire-transport-pays-de-la-loire.fr