

Transport et mobilité dans les SCoT

Direction Départementale des Territoires et de la Mer de l'Eure

Transport ou mobilité, de quoi parle-t-on ? _____

Dans un cadre très large, les transports sont les systèmes techniques directement dédiés aux déplacements.

La mobilité désigne à la fois un changement de lieu accompli par une ou des personnes et un rapport social, c'est à dire l'ensemble des actions qui concourent au déplacement des personnes et des objets matériels.

J. Lévy dir., Presses de Sciences Po, Paris, 2008

A l'échelle nationale

Le territoire métropolitain français est desservi par un maillage d'infrastructures qui relie la France aux pays européens.

Ces infrastructures de transport ont conditionné le développement des territoires entraînant notamment le phénomène de périurbanisation.

Les territoires périurbains et ruraux, peu denses, éloignés des pôles de service et commerciaux, accueillent 40 % à 60 % de la population métropolitaine. La voiture individuelle est pour ces populations, le moyen de transport principal.

« Un Français sur cinq réside aujourd'hui dans une commune périurbaine et cette proportion ne cesse d'augmenter. Or, c'est dans les espaces périurbains que la part des déplacements effectués en voiture est la plus élevée. »

Base unifiée des enquêtes déplacements. Cerema 2018

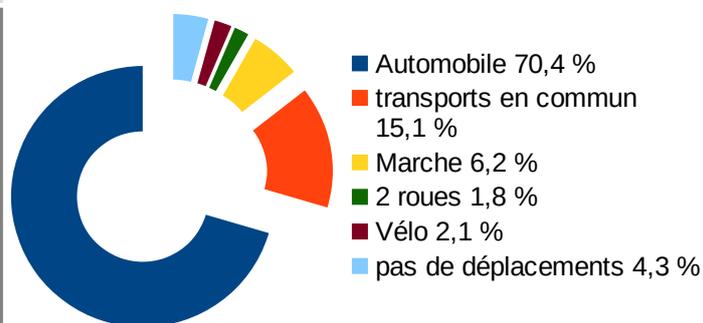
La mobilité en quelques chiffres en 2019...

87 % des Français utilisent la voiture pour un de leurs déplacements quotidiens.

36 km est la distance journalière moyenne parcourue par chaque Français

1h23 est le temps moyen journalier qu'un Français passe à se déplacer (tous déplacements confondus).

Déplacements domicile-travail en France



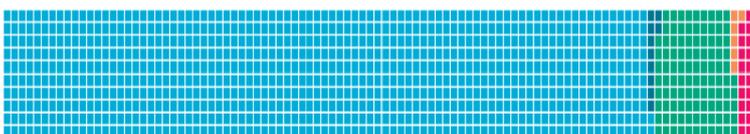
Sources : INSEE 2017

La voiture, premier mode de déplacement des Français

Répartition des modes de déplacements pour 1 000 km parcourus



Hors Île-de-France 1 carreau ■ équivaut à 1 km



Source : Base unifiée des enquêtes déplacements, Cerema 2018 • Traitement : Observatoire des territoires • Réalisation : CGET 2019

Sur 1 000 km parcourus, 852 le sont en voiture individuelle contre 103 en transport collectif (hors Île-de-France).

Éléments de contexte dans l'Eure

Un département soumis à la dynamique périurbaine

L'Eure est un territoire périurbain, proche de grands pôles démographiques et économiques (Paris, Rouen) notamment dynamisé par l'axe Seine et desservi par un réseau de transport de qualité (réseaux routier et ferré). Le département se caractérise par des déplacements pendulaires importants notamment vers Paris (12 % en 2013) et Rouen (plus de 11 % en 2013).

Du fait de la répartition géographique diffuse et hétérogène de la population euroise, la mise en place d'infrastructures collectives de transport est difficile. L'offre en transports collectifs (TC) se concentre principalement dans les grands pôles urbains assurant le rôle de plateformes multimodales.

Seuls 5,8 % des déplacements du département se font en TC. La voiture individuelle demeure le moyen de déplacement privilégié des eurois : 82,71 % des déplacements. L'éloignement de l'habitat par rapport aux centres urbains en est une des causes.

Les modes actifs, non motorisés (marche à pied et vélo), sont utilisés principalement dans les pôles urbains, mais leur usage reste marginal. En 2015, en Normandie, 6 actifs sur 100 pratiquent la marche à pied pour aller travailler et seulement 1 sur 100 se rend au travail à vélo.

Une hausse des déplacements aux effets négatifs

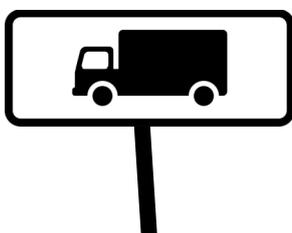
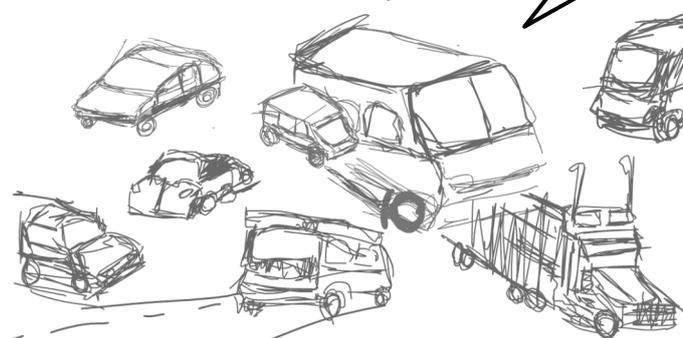
En 2016, les migrations journalières entrantes (trajets domicile-travail) représentent 15 % et les sortantes 30 % de l'ensemble des migrations du département.

Augmentation des émissions de gaz à effet de serre + 33 % entre 2013 et 2016.

Augmentation du nombre de ménages touchés par la vulnérabilité énergétique liée aux déplacements.

Favorise l'étalement urbain et la périurbanisation.

30% des actifs de l'Eure travaillent hors du département



Le déclin du fret ferroviaire et la forte augmentation du développement des plateformes logistiques proches des axes à grande circulation participent à l'accroissement du **fret routier**, induisant la problématique du « **dernier kilomètre** » (il s'agit des livraisons des centres de stockage, aux commerces et consommateurs en milieu urbain).

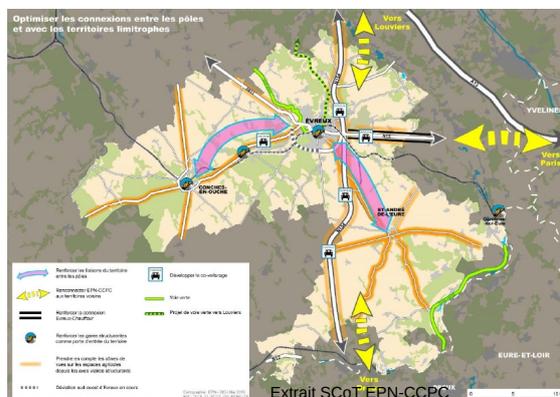
La mobilité : un enjeu majeur pour les territoires—

La mobilité est un enjeu à la croisée des grandes problématiques du développement durable : enjeu économique, de proximité sociale, d'équité mais aussi de transition écologique.

Quels moyens d'action dans les SCoT?

Le SCoT constitue un outil particulièrement intéressant pour articuler urbanisme et mobilité en :

- Structurant l'urbanisation du territoire autour des mobilités des habitants : densifier les secteurs desservis par les transports en commun et situés autour de nœuds modaux.
- Permettant l'équilibre entre les besoins en matière de mobilité et le souhait de diminuer les déplacements contraints par le développement de l'habitat autour des nœuds modaux et la modération de l'urbanisation en milieu rural.
- Favorisant l'articulation des réflexions autour de la mobilité à l'échelle supra-communale.
- Définissant des stratégies de mobilité adaptées aux territoires et à leurs habitants.
- Dessinant un urbanisme de courte distance.
- Facilitant le report modal de la voiture particulière vers les transports collectifs ou les modes actifs au travers d'aménagements dédiés.
- Agissant dans l'objectif de diminution des émissions de gaz à effet de serre par la définition d'objectifs de développement du covoiturage par exemple.



Leviers d'action du SCoT

Quelques principes pour développer une politique de mobilités au sein du SCoT :

- Adapter l'offre de transport aux territoires vécus et pratiqués, par une offre de transport collectif adaptée (desserte des zones commerciales notamment).
- Maîtriser les flux de marchandises et de personnes, par le recentrage du développement de l'habitat, du commerce, des services et de l'économie sur les pôles et les centres-bourgs.
- Se déplacer autrement en encourageant les habitants à changer de comportement quant à leurs déplacements par le développement de technologies moins polluantes, par la localisation de zones de covoiturage, ou encore par l'aménagement d'un réseau cyclable en dotant par exemple les zones d'emplois de voies piétonnes et cyclables sécurisées

Important : Intégrer la question des transports de marchandises et des livraisons dans la réflexion sur les déplacements.

Le contenu du SCoT

Le projet d'aménagement stratégique (PAS) présente le projet politique du territoire à horizon 20 ans. Il doit préciser les modes de déplacements qui sont offerts aux habitants du territoire et afficher les évolutions envisagées tant sur la fréquence que sur le volet pollution.

Le document d'orientation et d'objectifs (DOO) présente les règles qui en découlent notamment pour l'organisation des mobilités assurant le lien et la desserte du territoire dans l'objectif de lutter contre le réchauffement climatique et la consommation foncière. Les règles fixées par le DOO doivent également permettre le développement équilibré du territoire, dans lequel la question des déplacements est essentielle.

PAS	DOO	Annexes
Définit les objectifs favorisant une offre de mobilités adaptée aux nouveaux mode de vie afin d'assurer une desserte en adéquation avec le projet de territoire.	<p>Organise les mobilités qui permettent la desserte du territoire avec les territoires voisins.</p> <p>Fixe les orientations de la politique de mobilité et précise les grands projets d'équipements et de réseaux nécessaires au fonctionnement des transports collectifs et des services dans l'objectif de diminution de l'usage de la voiture individuelle et au désenclavement des personnes les plus éloignées des centres-urbains. Le niveau de desserte en TC influe également sur les objectifs de densité fixés au DOO.</p>	<p>Présentent les besoins de mobilités en prenant en compte la localisation des structures et équipements existants et la maîtrise des flux de personnes.</p> <p>Justifie les choix retenus pour établir le PAS et le DOO en matière de transports et mobilités.</p>

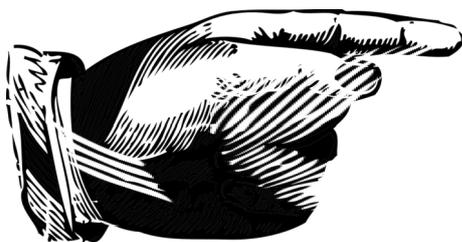
Exemples de prescriptions de SCoT

✓ Réorganiser l'espace en favorisant les modes actifs

« Exiger une place mode doux pour cinq emplois dans chaque zones d'activités du SCoT (sites d'importance SCoT et Site d'Intérêt Local). »

✓ Allier économie de foncier et incitation aux modes de déplacements partagés

« Dans les zones d'activités d'importance SCoT, il faudra privilégier la réalisation de parkings communs, partagés par plusieurs entreprises afin d'optimiser le foncier à destination du stationnement. »



Pour en savoir plus

- **Observatoire Normand des Déplacements (ONDE)**
- **Vers une mobilité généralisée en Haute-Normandie**, CESER, octobre 2010
- **Économie et statistique – Enquête transport** Insee (N°457-458 – 2012)
- **Pour une nouvelle approche des mobilités dans les territoires périurbains et ruraux** (centre d'analyse stratégique – février 2012 n° 262 www.strategie.gouv.fr)
- **Base unifiée des enquêtes déplacements**, Cerema 2018 / CGET 2019
- **Référent SPRAT/PAT**
ddtm-sprat-pat@eure.gouv.fr