

# Notes rencontre ADULM "Extramobile : un moteur des transformations urbaines à venir" du 19 septembre 2024

Nb : "Extramobile" est le nom "grand public" donné au Schéma directeur des Infrastructures de transports (SDIT) de la MEL. Plus d'informations ici : <https://www.lillemetropole.fr/extramobile-le-tramway-du-pole-metropolitain-roubaix-tourcoing>

## Les stratégies d'urbanisme orientées vers les transports collectifs : Stéfan Bove, urbaniste à l'Institut Paris Région

Synthèse de la note réalisée par l'Institut en avril 2024, retrouvable ici : <https://www.institutparisregion.fr/nos-travaux/publications/reussir-lamenagement-des-quartiers-de-gare-vers-une-strategie-tod-pour-lile-de-france/>

L'idée derrière le concept d'urbanisme orienté vers les transports (TOD en anglais) : articuler politiques d'urbanisme et politiques de mobilité pour en favoriser les synergies.

**Définition** : Le TOD vise à développer un aménagement urbain dense et compact dans un rayon de 800 mètres (soit dix minutes à pied environ) autour des gares de transports en commun ferrés ou des stations de bus structurantes. Ce concept s'oppose à celui de "transit adjacent development" qui consiste à réaliser des projets de transport en commun structurant, tout en laissant une place prédominante à l'automobile.

**Comment ça fonctionne ?** En favorisant autour des transports en commun :

- Une densité (minimum de 40 logements à l'hectare)
- Une mixité fonctionnelle
- Le logement abordable
- Des espaces publics qualitatifs
- Une offre de mobilité qualitative et variées

**Pourquoi ?** Le TOD est une stratégie gagnant-gagnant pour les politiques d'urbanisme et de mobilité :

- Favorise l'usage des transports en commun et des mobilités alternatives
- Limite l'étalement urbain
- Améliore l'attractivité du corridor de transport

**Conditions de réussite du TOD :**

- Toujours associer la densification avec une amélioration du cadre de vie
- Réduire la place de la voiture
- Garantir la transversalité et la coordination entre les politiques urbaines et les politiques de mobilité
- S'adapter au contexte local
- Réfléchir à des mécanismes financiers pour financer ces politiques d'envergure, par nature coûteuses

**Question dans la salle sur les contrats d'axe, outil du TOD :**

- Réponse : ceux de Toulouse et Grenoble ont bien marché mais cela dépend des opportunités urbaines et foncières. Pour les lignes T9 et ligne 11 à Paris, cela a moins fonctionné. Cela doit être très porté politiquement et ce, dans la durée.

- Voir par exemple : [https://www.cerema.fr/system/files/documents/2022/07/bao\\_urban-transport-contrats-d-axes.pdf](https://www.cerema.fr/system/files/documents/2022/07/bao_urban-transport-contrats-d-axes.pdf)

## **Le tramway de Strasbourg, une composante majeure du projet d'agglomération depuis plus de 30 ans - Directeur Général de Agence d'urbanisme de Strasbourg Rhin Supérieur, Ancien DGS de la ville et de l'Eurométropole de Strasbourg, grand témoin de la matinée**

### **Histoire de la renaissance du tramway à Strasbourg**

- Un tramway historique à Strasbourg dont l'exploitation a été arrêté dans les années 1960 : faible performance (car faible capacité des rames et circulation avec les voitures) et concurrence de la voiture
- 1973 : production du schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (SDAU), avec l'idée de faire de Strasbourg une "agglomération millionnaire". Le SDAU comprenait à la fois un projet d'infrastructure routière, mais aussi des projets d'infrastructures de transports en commun.
- Années 1980 : projet de piétonisation du centre-ville
- 1990 : production du Plan de déplacements urbains
- 1994 : inauguration du nouveau réseau de tramway (plus d'informations sur les 30 ans du tramway Strasbourgeois ici : <https://www.cts-strasbourg.eu/fr/la-cts/les-30-ans-du-tram-00001/>)

### **Un projet de mobilité global**

- Le tramway n'a pas remplacé les bus. Les bus ont été redéployés afin d'assurer la desserte fine du territoire. Il est important de continuer à investir dans les bus avec un projet de tramway : fréquence élevée, fiabilité des horaires, site propre, priorité aux feux, etc.
- Mise en place d'une tarification sociale et solidaire, avec un effet sur l'usage des transports. En 2009 : usage égal des cadres et des employés-ouvriers des transports en commun, à hauteur de 16%. En 2019 : stabilité d'usage pour les cadres (15%) et 24% de part d'utilisateurs employés-ouvriers.
- Un travail sur les mobilités actives. Évolution des parts modales : baisse de 53 à 37% de la part modale de la voiture entre 1997 et 2019, avec une augmentation fulgurante des mobilités actives. Strasbourg est la première métropole en termes de part modale, à la fois de la marche et du vélo.
- Le tramway comme projet d'envergure : requalification de façade à façade de l'espace public, le tramway installé au centre de la voirie en site propre (hors de la circulation des véhicules), effort de plantation.
- Une attention particulière sur l'égalité de traitement des territoires : même qualité d'espaces publics en périphérie qu'en cœur de Strasbourg

### **Les conditions de réussite d'un tel projet**

- La concertation
- l'égalité de traitement des différents quartiers : ne pas faire de différence entre le centre et la périphérie
- Un portage politique fort
- Un projet d'envergure. Exemple : déploiement d'œuvres artistiques dans l'espace public
- Une mise en œuvre progressive, avec l'inauguration d'une ligne de tramway, puis d'une autre, puis d'extensions de lignes existantes, etc.
- Une gouvernance efficace. A Strasbourg, la société des transports "CTS" est une SPL. Il y a une vraie synergie et un alignement entre l'Eurométropole, la compagnie de transport et l'agence d'urbanisme

### Informations supplémentaires issues des questions de la salle :

- Le défaut d'avoir un tramway en cœur de ville est la moindre agilité du réseau.
- Financement : le quart du financement provient des recettes billettique, le reste provient du versement mobilité
- Et les villes périphériques dans les politiques de transport ? Le territoire, en avance sur l'initiative de Service Express Régional Métropolitain (SERM), mise sur son réseau ferré pour relier les aires urbaines de Strasbourg, Colmar et Mulhouse : cadencement toutes les 30 minutes même en heure creuse, forte amplitude horaire.
- Sur la gestion de la place de la voiture. Mise en place d'une forme de "péage urbain" avec une politique forte de stationnement payant, mais aussi un accompagnement (aires de covoiturage, etc.). Un mix de contraintes et d'incitations.

## **Table ronde : Grands projets de transports collectifs et politiques urbaines – Retours d'expériences**

### Participants :

- Jean-Christophe CHADANSON, Directeur Fabriques urbaines, Agence d'urbanisme Bordeaux Aquitaine
- Elodie SANTACANA, Responsable développement urbain et Jérôme BIBAUW, Chef de projet du tramway n°10 Neder-Over-Heembeek, Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles (STIB)
- Pierre LAPLANE, Directeur Général, Agence d'urbanisme de Strasbourg Rhin Supérieur, Ancien DGS de la ville et de l'Eurométropole de Strasbourg, grand témoin de la matinée

### **Présentation succincte des 3 réseaux de transports :**

- Bordeaux : 77 km de tramway pour 4 lignes et 1 bus express avec un réseau de forme radioconcentrique. Contexte de lancement du tramway : perte d'attractivité de la ville centre au profit de Mérignac + congestion automobile. Projet porté par Alain Juppé à son arrivée en tant que Maire de Bordeaux en 1995. Mais le projet était, à la base, celui d'un métro et non d'un tramway. Le choix du tramway a finalement primé, car il permettait de réaliser davantage de kilomètres d'infrastructures, et de procéder à une réelle transformation urbaine.
- Bruxelles : réseau intense de tramway, métro et bus car Bruxelles n'a jamais complètement abandonné les tram-métro malgré leur désaffection à l'ère de l'automobile. La force du réseau tram est son interopérabilité totale (les rames peuvent circuler tant sur les anciennes lignes que sur les plus récentes), offrant une flexibilité au réseau. Sa faiblesse est son infrastructure en partie datée car ancienne.
- Strasbourg [focus bus à haut niveau de service "BHNS"] : un bus à haut niveau de service "copié" sur le tramway en quelque sorte : objectif d'en faire un transport structurant et performant. Le BHNS est majoritairement en site propre. Quand il est en site banal, des aménagements sont réalisés pour garantir la performance et la fiabilité des bus (exemple : feu avec priorité bus en sortie de SAS arrêt de bus).

### **Accompagnement urbains des projets de tramway**

Bordeaux : le projet de tramway a contribué à la fabrique de la Ville grâce à une politique d'accompagnement active, car le tramway ne génère pas d'effets urbains, sauf si on l'accompagne de projets urbains.

Dispositifs mis en place à l'époque :

- Désignation d'une maîtrise d'œuvre globale, missionnée non seulement sur le tramway mais aussi sur l'urbanisme le long du corridor du tramway (au-delà du périmètre strict du tracé) : travaux sur des sites hors tracé du tramway via des concours pour réaliser un geste architectural sur des places publiques notamment. Dispositif coûteux mais intéressant en termes de requalification.
- Aménagement de façade à façade
- Objectif de production de 50 000 logements le long du tracé,
- Augmentation des droits à construire dans un corridor de 500 mètres autour du tramway
- Révision du plan de stationnement (baisse du ratio nombre de places/logement)
- Politique active de réalisation d'espaces publics

Évaluation rétrospective : (davantage d'informations ici : <https://www.aurba.org/productions/bilan-loti-du-tramway-de-lagglom%C3%A9ration-bordelaise/> et ici : [https://www.metrobordeaux.fr/files/ugd/ed2067\\_0b6d59baad8f40deba4417bd2010815d.pdf](https://www.metrobordeaux.fr/files/ugd/ed2067_0b6d59baad8f40deba4417bd2010815d.pdf))

- Belle qualité des espaces publics
- Les droits à construire n'ont pas forcément suivi, la densification n'a pas été suffisamment rapide.
  - Solution corrective : mise en place en 2012 d'une SPL "La Fab" en charge de l'urbanisation des "petits sites"
- Les opérations d'aménagement qui ont accompagné le tramway sont une réussite : elles représentent 40% des permis de construire déposés.
- Une augmentation des valeurs foncières observée le long du tracé du fait de la quantité de droits à construire ouverts. Cela crée une problématique de logement abordable, même si le tramway n'est pas le seul responsable de ce phénomène (exemple des meublés touristiques)
  - Aujourd'hui, davantage d'outils pour mieux maîtriser le foncier : établissement public d'aménagement, urbanisme négocié.

Bruxelles (ligne de tramway n°10 Neder-Over-Heembeek, inauguré fin septembre 2024). Le choix d'un tramway a été fait dans l'objectif de densifier, requalifier et désenclaver ce quartier. Un effet d'entraînement est recherché : le quartier comptait jusqu'à il y a peu, une faible densité d'habitants et d'entreprises. Mise en place d'un plan "1000 logements" et installation de nouvelles entreprises.

Strasbourg. Mise en œuvre d'opérations d'aménagement le long du tracé via une SEM. Mise en place d'une taxe d'aménagement à taux renforcé afin de financer la politique d'accompagnement urbain du projet de tramway.

## Espaces publics

Bruxelles. Usage de documents de planification (exemple : plan Good Move de la région Bruxelles-capitale, équivalent du Plan de Mobilité) et d'une charte pour la conception d'espaces publics qualitatifs. Cette dernière formulait des préconisations par type d'espace public, en suivant un principe priorisant les modes fragiles/durables aux modes robustes/polluants : piétons > cyclistes > transports en commun > voitures. Confrontée à la réalité du terrain, cette charte s'est révélée trop rigide, trop "radicale" dans un contexte de retour du mouvement "pro-voitures".

Bordeaux. Plusieurs essais de charte d'espaces publics pour en guider la conception :

- Un référentiel "50-50" où 50% de l'espace public devait être dédié aux modes actifs, tous types d'espace public confondus. Il était impossible de suivre cette charte d'un point de vue opérationnel. Elle a été supprimée, mais elle a ancré une culture de l'aménagement favorable aux modes actifs.
- Un référentiel créé cette fois-ci en tenant compte des typologies des voies et espaces publics (qui était l'une des principales difficultés du précédent référentiel). Mais, encore une fois, confronté aux projets opérationnels, le référentiel s'est révélé inopérant.

- [En cours de développement] Un outil opérationnel permettant aux professionnels de l'aménagement de qualifier les enjeux spécifiques à chaque site, afin de s'adapter à ses caractéristiques. L'objectif est de hiérarchiser et prioriser ce qui doit présider à la conception.

### **Parkings relais**

Bruxelles. Les parkings relais ont été implantés non pas en bout de ligne mais à forte proximité de la ville de Bruxelles. Ils se sont révélés peu pertinents, car, une fois arrivé à la frontière avec Bruxelles, les automobilistes trouvent plus intéressant de continuer dans Bruxelles plutôt que de mettre la voiture dans le parking relais et de prendre le tramway. Mal positionnés, les parkings relais mettent en difficulté le stationnement en voirie. Les parkings relais qui fonctionnent à l'heure actuelle sont ceux qui font la jonction avec le train.

Strasbourg. Même constat qu'à Bruxelles : il vaut mieux positionner les parkings relais en bout de ligne. Et ajoute que les parkings relais fonctionnent quand ils offrent des services d'une part, et qu'ils permettent le stationnement des riverains d'autre part. Sinon, il y a un risque que le parking relais soit partiellement vide.

### **Dynamiques économiques et commerciales**

Bordeaux. Observation d'un regain d'attractivité de la ville centre, ce qui était un des grands objectifs du tramway. En termes de commerces, le tramway joue le rôle d'accélérateur des dynamiques commerciales : les commerces solides tiennent et voient leur fréquentation augmenter, tandis que ceux en difficultés périssent. Mais le tramway ne fait qu'accentuer des tendances déjà à l'œuvre. A noter : un enjeu sur les commerces des bouts de ligne, surtout quand le réseau de tramway amène les flux de voyageurs vers un centre. Il est important de veiller à ne pas créer une concurrence entre les commerces du centre et les commerces dans les villes périphériques.

Strasbourg. Les loyers ont augmenté. On a observé une baisse des commerces de bouche type restaurant "classique" et une augmentation de la petite restauration rapide. Il y a un enjeu à avoir une maîtrise publique des fonciers commerciaux afin de garantir une diversité et une qualité de tissu commercial.

### **Implication des citoyens**

Bruxelles. Mise en place d'un panel citoyen de 6-7 personnes représentatives de la population qui a accompagné la société des transports (STIB) tout le long des études. Ils ont assisté à toutes les réunions, tous les comités de pilotage. Avec une double fonction : apporter une expertise usagère, et faire le relai dans la population. Cela a permis de faire remonter des contraintes terrain fines (manœuvre des camions de livraison par exemple).

Les dispositifs d'implication des citoyens ont pu être source de tension et de frustration du fait d'attentes citoyennes trop élevées par rapport à la place qu'on pouvait leur accorder. Les citoyens du panel s'attendaient à un pouvoir d'influence profond sur le projet, alors que la décision revient aux élus, et que les contraintes techniques restreignent les choix. Il est important de cadrer les dispositifs citoyens en précisant explicitement les attentes et les conditions. A Bruxelles, le choix a été fait de parler désormais de consultation plutôt que de concertation.

### **Importance du portage politique**

Bordeaux. A l'époque de la relance du tramway dans les années 1990, un vice-président Tramway a été désigné. Par ailleurs, il y a eu un vrai consensus politique autour du projet. Ce portage politique fort a permis de faire aboutir le projet et d'y dédier des moyens financiers conséquents.

Bruxelles. Le projet de la ligne 10, très ambitieux à ses prémices, a évolué au fil du temps. Si un fort portage politique a permis d'enclencher le projet, mais il a eu du mal à perdurer sur le long terme entre autres du fait de la gouvernance spécifique à la Belgique (gouvernance de la mobilité à l'échelle régionale, nécessité d'accords entre de nombreux élus). Par ailleurs, des considérations électorales sont entrées en ligne de compte face à la réactivation du mouvement pro-voitures. Dans le quartier Neder-Over-Heembeek de la ligne 10, très peu de stationnement sur l'espace public était initialement prévu. Il a fallu reprendre le projet pour insérer du stationnement partout où cela était possible sur demande du politique.

## Conclusion

Conclusion faite par **Sébastien LEPRÊTRE**, Maire de la commune de La Madeleine et Vice-président de la MEL en charge des mobilités et des transports publics.

Après avoir étudié une grande partie des équipements de transports français (Lyon, Nantes, Nice etc.), la MEL entre dans un nouveau cycle apprenant. Le SDIT se transforme en EXTRAMOBILE afin de réellement signifier les dimensions pré opérationnelles des projets.

Depuis 1983, aucune grande transformation n'avait été faite sur la MEL en matière de transports collectifs. Il est temps de rattraper ce retard. Ces transformations urbaines et environnementales changeront véritablement la physionomie de la MEL.

Les usages, les expériences et le vécu des habitants sont les pierres angulaires des décisions futures. Aujourd'hui, l'objectif est d'accompagner les citoyens face à de tels changements. Le défi est d'aller récolter la parole des habitants face aux « 3 i » : interrogation / impatience / inquiétude.