

L'Agence d'urbanisme de la région stéphanoise

Les **a**teliers du **Territoire**

Actes du séminaire
du 30 novembre 2007
CETIM Technopôle
Saint-Etienne

réconcilier

urbanisme et transports

epures

Sommaire

Réconcilier urbanisme et transports	2
Convergence (des politiques) pour cohérence (des territoires)	
<i>Francis Beaucire,</i>	3
Vous avez dit budget transports ?	
<i>Catherine Araud-Ruyant et Christophe Baffet</i>	4
<i>Ce qui ressort du débat</i>	4
Vertou : toutes les lignes mènent à Nantes	
<i>Laurent Fouin</i>	6
<i>Ce qui ressort du débat</i>	6
Des « contrats d'axe » pour Toulouse	
<i>Nathalie de la Fournière</i>	7
Table ronde	
<i>Jacques Frécenon</i>	5
<i>Agnès Chanal</i>	8
<i>Marc Baietto</i>	8
<i>Didier Biau</i>	8
<i>Ce qui ressort du débat</i>	9
Vallée de la Thur en Alsace : train des villes et tram des champs	10
Glossaire	11
Pour en savoir plus	12

Vous retrouverez tous les sigles dans le glossaire page 11.

L'animation était assurée par **Chantal Duchène**, secrétaire générale du GART (Groupement des Autorités Responsables de Transports publics).

Réconcilier urbanisme et transports

Pendant des décennies, on a cru pouvoir repousser toujours plus loin les limites des déplacements quotidiens : à coût égal en temps et en argent, grâce à des infrastructures et des véhicules de plus en plus performants, on pouvait aller habiter de plus en plus loin, pour y trouver un coin de nature à des prix fonciers attractifs. La ville s'est étalée, a éclaté, les déplacements automobiles ont explosé.

Les choses changent. On est peut-être entré dans une ère de rareté : rareté de l'espace, rareté de l'énergie, qui obligent à voir sous un autre angle l'organisation des déplacements et l'organisation urbaine.

Les incidences sur l'habitant/usager sont encore peu perceptibles mais l'étude comparative des budgets des ménages selon les types d'habitat, les formes de mobilité quotidienne, les localisations, les distances, le chaînage des déplacements fait apparaître des distorsions selon les modes d'habiter et de se déplacer. Certaines pratiques ont un coût collectif de plus en plus élevé : financier, social, environnemental. Il y a donc un enjeu fort à trouver un mode de régulation pour réconcilier urbanisme et transports.

Quels leviers les collectivités peuvent-elles utiliser ? Comment amener la population à des pratiques plus économes, à l'encontre des habitudes de vie ? Comment rendre plus attractifs les modes « alternatifs » : transports collectifs et modes doux plutôt que voiture particulière, courtes distances plutôt que longs trajets pendulaires ? En quoi les équipements de transport peuvent-ils favoriser un urbanisme vertueux ?

Convergence (des politiques) pour cohérence (des territoires)

Francis Beaucire,
professeur à Paris 1

Au début des années 70, des visionnaires (comme Jean Frébault) avançaient déjà qu'il fallait concevoir en parallèle urbanisme et transport. Pendant quarante ans, on ne les a pas écoutés.

Tout a convergé pendant ces années sur le routier : les politiques de l'Etat, tant en matière d'infrastructures que d'aide au logement (en favorisant l'acquisition dans le périurbain), celles des collectivités locales, la stratégie individuelle des entreprises et des ménages, le tout encouragé par un prix du carburant très bas.

Les infrastructures donnant accès à du sol sans pression foncière donc bon marché, la possibilité d'accéder de plus en plus loin à la propriété a « produit des kilomètres ». L'étalement n'est donc pas une « pathologie de la ville » mais le produit d'une politique.

Imperceptiblement, il s'est créé une disparité entre les ménages suivant leur lieu de résidence par le fait de leur budget transports.

Aujourd'hui, le prix du pétrole exacerbe la situation. Que ce soit pour ces raisons budgétaires et sociales ou au nom de l'environnement, il faut sortir du « tout routier ».

Intellectuellement, tout le monde est prêt à comprendre qu'il faut laisser la voiture pour les transports collectifs. En pratique, même si la tendance s'infléchit doucement en faveur des TC, les habitudes résistent.

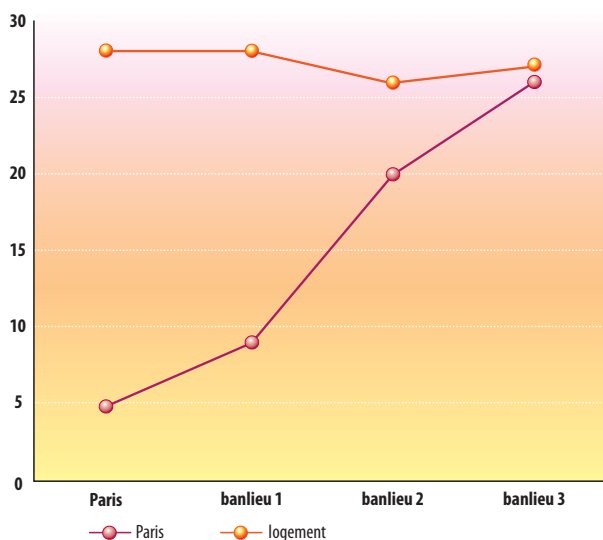
Pour que les choses changent, le développement de réseaux collectifs plus attractifs est bien sûr nécessaire. Mais ce n'est pas suffisant. Si on veut anticiper sans attendre les catastrophes, il faut également resserrer la ville : arrêter de construire dans des zones non

desservies par les transports collectifs (et donc faire en sorte que ces zones périurbaines perdent leur attrait par rapport aux centres) et densifier le tissu urbain aggloméré, facile à desservir.

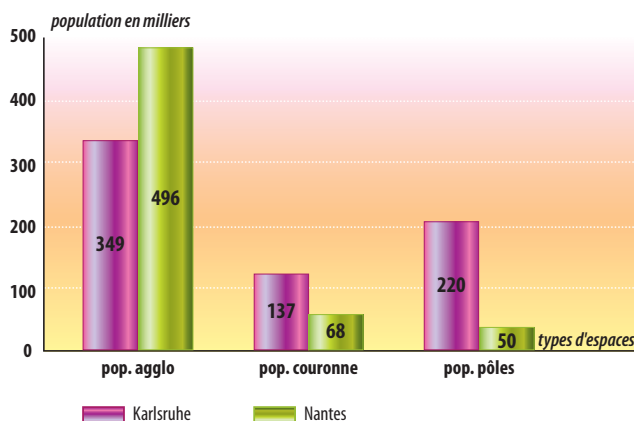
L'exemple de Karlsruhe en Allemagne, considéré comme une référence en matière de transports collectifs, montre qu'il est plus facile d'irriguer un réseau de villes denses à l'allemande qu'un territoire à la française.

La difficulté de gérer efficacement le lien entre urbanisme et transports réside dans le fait que la politique urbaine relève de la commune alors que la politique de transports relève d'échelles supérieures, intercommunale ou régionale. La solution ne pourra être trouvée que dans une coopération intercommunale très renforcée qui permette de faire converger les politiques sectorielles et redonne ainsi de la cohérence aux territoires.

Parts du budget moyen des ménages transports/logement



Aires urbanisées Karlsruhe et Nantes : populations comparées



A Karlsruhe, et en Allemagne plus généralement, la population est mieux répartie entre l'agglomération principale, les pôles secondaires et la couronne qu'en France. Les TC sont, du fait, plus rentables puisque la densité de "clientèle" est plus homogène.

Vous avez dit budget transports ?

Catherine Araud-Ruyant et Christophe Baffet

Présentation d'une étude réalisée par epures dans le cadre du PLH (programme local de l'habitat) de Saint-Etienne Métropole et de l'Observatoire de l'Habitat.

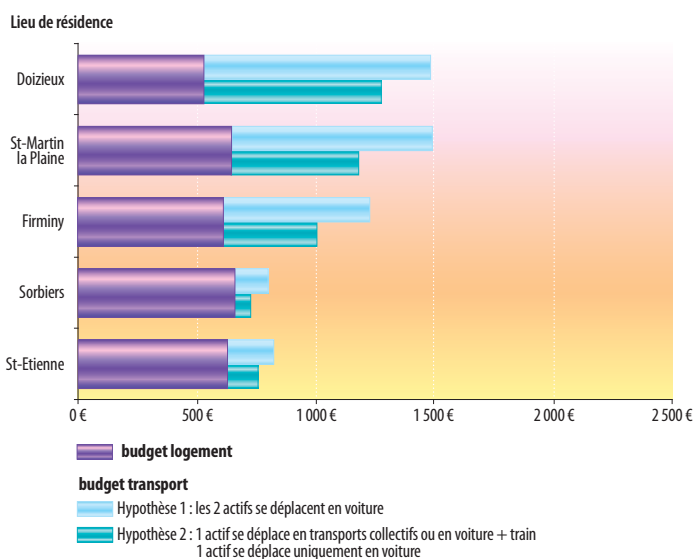
Quand un ménage décide de devenir propriétaire et qu'il cherche où s'installer, il ne prend généralement en compte que son budget logement pour en décider: le coût du foncier le porte donc à s'éloigner des centres. Une fois propriétaire en première,

deuxième couronne, voire en zone rurale, il est condamné à assumer un budget déplacement qu'il avait ignoré ou, au mieux, sous-estimé.

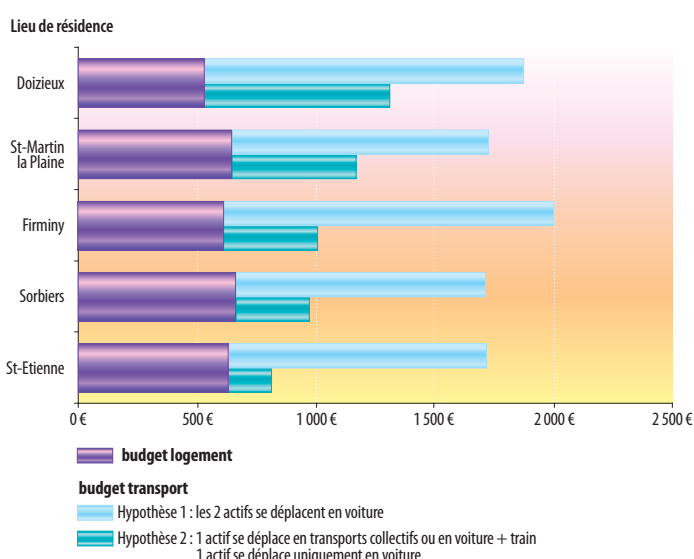
C'est cette part de budget qu'a voulu évaluer l'étude exploratoire réalisée par epures dans le Sud Loire: elle a comparé la situation d'un même

ménage type (deux actifs, 2 500€ de revenus mensuels) suivant son lieu de résidence et le lieu de travail de chacun. Le budget déplacement a été évalué à partir des coûts directs et indirects de la voiture (méthode INRETS) et des abonnements mensuels, en ne prenant en compte que les déplacements domicile-travail des deux actifs.

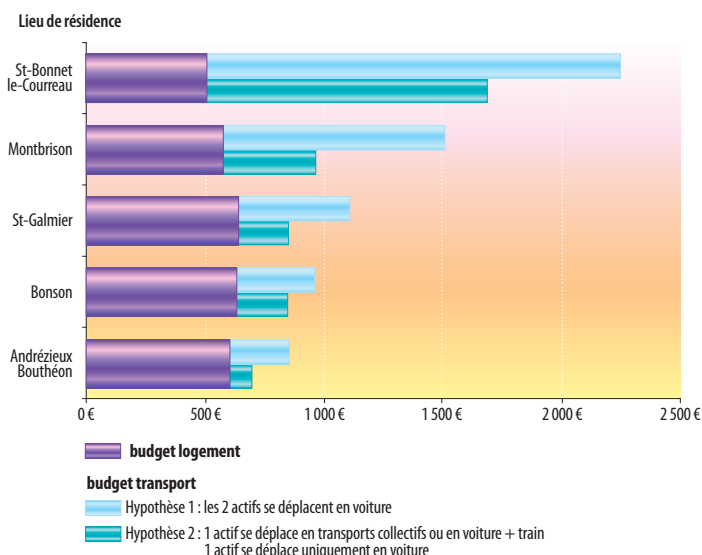
Parts des déplacements dans le budget d'un ménage dans le Sud Loire
Lieu de travail : Saint-Etienne/La Talaudière



Parts des déplacements dans le budget d'un ménage dans le Sud Loire
Lieu de travail : Saint-Etienne/Lyon



Parts des déplacements dans le budget d'un ménage dans le Sud Loire
Lieu de travail : Saint-Etienne/Lyon



Le budget logement, ramené à un remboursement mensuel, change relativement peu suivant la localisation de la résidence. En revanche, le budget déplacements varie dans des proportions très importantes, dépassant celui du logement dans de très nombreux cas, et souvent de très loin.

Plus les distances à parcourir entre domicile et travail sont longues et, en toute logique, plus le budget est important. Mais on s'aperçoit aussi que, pour un même lieu de résidence et les mêmes lieux de travail, le mode de déplacement fait varier le budget : dès qu'un des deux actifs peut utiliser les transports collectifs, le budget déplacements chute de façon importante, ce qui rend les zones bien desservies plus attractives.

Il ressort de l'étude que le budget transport doit impérativement être pris en compte au moment d'un achat immobilier. D'autant plus que, si le remboursement du prêt immobilier s'arrêtera à son terme, le budget transport ne pourra qu'augmenter dans le temps, avec parfois des risques de surendettement.

Ce qui ressort du débat :

Dans l'immédiat, on doit trouver des solutions pour les populations devenues captives de leur localisation périurbaine. Dans les secteurs les plus denses, **développer et améliorer les transports collectifs** peut apporter une solution durable.

Le financement des TC pose problème : les communes périphériques, par méfiance envers la ville centre, refusent souvent d'y participer. Il faut donc rétablir un climat de confiance et

Il en ressort aussi que l'existence de réseaux de TC à proximité du lieu de résidence est décisif et que la politique publique doit favoriser ce rapprochement.

Il en va donc autant de la santé budgétaire des ménages que de la qualité de l'air, de la dépendance énergétique et de la protection des espaces naturels et agricoles. Car l'étude serait encore plus convaincante si elle prenait aussi en compte le coût écologique des mêmes déplacements.

Les ménages, et avec eux les organismes de prêt¹ et les collectivités locales, doivent prendre conscience de la nécessité de remettre en question la stratégie actuelle, qui génère un étalement urbain de plus en plus coûteux.

une coopération entre les communes périurbaines et les AOT (voir plus loin les contrats d'axe comme ils sont pratiqués à Toulouse).

Mais plus profondément et pour préserver l'avenir, les communes doivent prendre conscience des répercussions de leur stratégie d'urbanisation actuelle. Dans le Sud Loire, le Scot a fait progresser les esprits. Il définit comme une priorité la **lutte**

contre l'étalement urbain en agissant sur la localisation des logements, des commerces et des entreprises. C'est à l'échelle du Scot et des communautés d'agglomération qu'on peut équilibrer centralités, périphéries et territoire rural. On a besoin pour cela d'un cadre juridique adapté mais aussi d'incitations financières.

¹ Certaines banques comme le CA Loire-Haute-Loire envisagent de faire évoluer les conditions de prêt en intégrant une approche plus globale et plus réaliste du budget des ménages

Vertou : toutes les lignes mènent à Nantes

Laurent Fouin,
AURAN (Agence d'études urbaines de la Région nantaise)

Le département de la Loire-Atlantique est caractérisé par une densité faible, un étalement urbain marqué et un fort déséquilibre entre habitat et lieu de travail qui génère 2,5 millions de déplacements par jour dans l'aire urbaine nantaise (760 000 habitants). L'agglomération concentre une grande part de la population, 50% des emplois du département et connaît une extension galopante.

La question des déplacements est donc cruciale dans l'agglomération. Elle a été, il y a 25 ans, le moteur de la coopération intercommunale : il s'agissait à l'époque de créer un périphérique mais la priorité a été donnée depuis aux transports collectifs, sous toutes leurs formes.

La ligne TER existante Nantes-Vertou a été optimisée, sans que soit touché son tracé, grâce à un large partenariat



(Etat, Région, Conseil général, Nantes Métropole, RFF, SNCF) : deux nouvelles gares ont été construites, l'intégration tarifaire avec les autres réseaux a été réalisée, les fréquences sont passées de 9 à 19 allers-retours/jour.

Coût des infrastructures : 16,5 millions d'euros – coût annuel d'exploitation : 718 000 euros.

Devant le succès du dispositif, la prolongation de la ligne et le passage au tram-train après électrification sont en cours d'étude.

Le BusWay a été mis parallèlement en service en 2006 sur 7 km. La solution du bus à guidage optique, grâce à une restructuration du réseau avec « double contact » qui permet un grand choix de parcours, a permis d'offrir les mêmes prestations qu'un tramway, à un faible coût : les prévisions de fonctionnement ont été dépassées, avec 22 000 voyageurs par jour actuellement.



Quelques chiffres

Réseau de tramway :
40 km

Ligne BusWay :
7 km

Lignes de bus :
68

Lignes express :
2

Lignes chronobus :
2

Parcs relais :
33
(4 800 places)

Nombre de voyages par an :
109 millions
(dont 60% sur le réseau tramway)

Le dispositif est complété par des **lignes express** qui relient les communes périurbaines aux pôles d'échanges du centre-ville : Vertou est relié en 8 minutes à la ligne 4-BusWay par un bus toutes les 8 minutes en heure de pointe.



Nantes Métropole en chiffres

	1965	2007	%
Surfaces urbanisées	5 000ha	17 000ha	+ 240%
Population	360 000 habitants	580 000 habitants	+ 61%

Des « contrats d'axe » pour Toulouse

Nathalie de la Fournière,

AUAT (Agence d'Urbanisme et d'Aménagement du Territoire de Toulouse).

Le contexte institutionnel de l'agglomération toulousaine est complexe et les compétences sont éclatées : trois communautés d'agglomération, un Scot et un syndicat de transport qui ont des périmètres différents. Le tissu urbain est peu dense (10 habitants à l'hectare), la forte pression démographique (19 000 habitants supplémentaires par an) alimente l'étalement urbain et les voiries étroites ne favorisent pas les TCSP (transports collectifs en site propre).

Le Scot, approuvé en 1998, prévoyait des « zones de cohérence » qui devaient lutter contre l'étalement urbain en conditionnant l'urbanisation à la création d'infrastructures TC. Les contrats d'axe en sont directement issus. Ce sont des contrats « gagnant-gagnant » qui renouvellent les relations entre autorités organisatrices de transport et communes : les AOT conçoivent et réalisent des projets de transport qui irriguent les communes périphériques et, en échange, les communes s'engagent à densifier l'urbanisation autour des nouveaux axes.

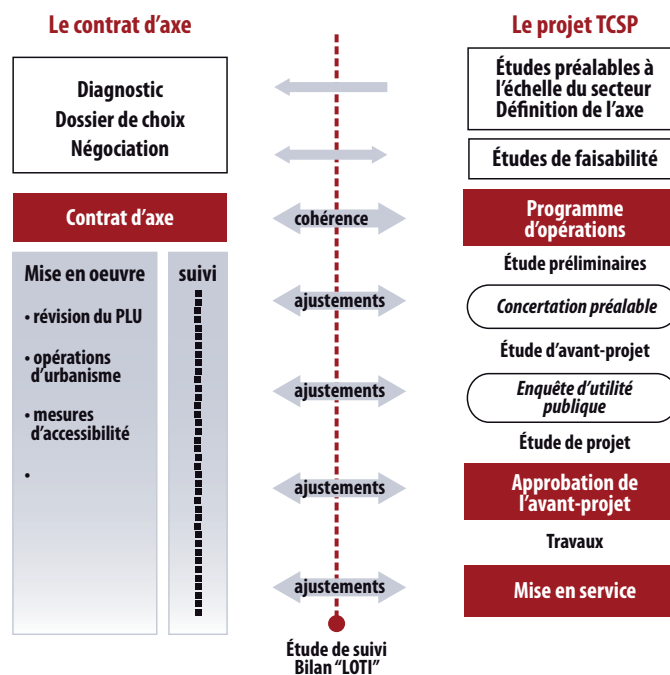
Le processus garantit la cohérence des politiques publiques et assure l'efficacité des projets. Il agit sur la mobilité par la densification et l'aménagement de l'espace, dans une dynamique vertueuse.

La démarche partenariale est suivie par un comité de pilotage qui regroupe AOT, communes et communauté d'agglomération et se déroule suivant un schéma rigoureux : diagnostic, scénarios de développement, formalisation du contrat et suivi.

Un guide méthodologique fait apparaître 5 registres d'action :

- densité urbaine dans la zone d'influence des stations (ce qui nécessite une évolution de la réglementation dans les PLU et une anticipation foncière)
- organisation urbaine (par la localisation des équipements, la continuité de l'espace public et tout ce qui peut favoriser les modes doux)
- préservation des possibilités d'insertion du TCSP (grâce à la veille foncière et aux emplacements réservés)
- incitation à l'usage des modes doux et des TC (par le jalonnement et la communication)
- offre de TC performante (avec un effort de qualité du matériel, de l'aménagement, du service...).

Suivi et mise en œuvre



Ce qui ressort du débat :

On peut se demander si les parcs relais, conçus pour favoriser l'intermodalité au détriment du « tout automobile », sont une bonne chose ou non. Nécessaires au développement des communes rurales, ils peuvent s'avérer une « prime à la périurbanisation » qui va à l'encontre de la lutte contre l'étalement urbain. Ils relèvent d'un choix politique plus ou moins radical à opérer.

Table ronde

Jacques Frécenon, *vice-président de Saint-Etienne Métropole*

A l'échelle de Saint-Etienne Métropole, l'étoile ferroviaire, avec ses gares en chapelet selon trois axes autour de Saint-Etienne, est une base pour structurer le territoire, grâce à des parkings-relais. Depuis les communes rurales, les transports scolaires, ouverts à la population, peuvent assurer le rabattement sur les gares sans faire appel aux voitures particulières (24% des ménages n'en possèdent pas dans l'agglomération).

Côté urbanisation, le Scot a permis une prise de conscience de la part des élus : il exprime une volonté politique forte et partagée d'arrêter le développement urbain anarchique. Il prévoit notamment que la majeure partie des nouveaux logements soient créés en tissu urbain déjà existant et là où il existe déjà un bon service en transport collectif.

Selon Jacques Frécenon, la meilleure manière de gérer le lien urbanisme / transport est d'« avoir la main sur les deux leviers de commande » au sein de l'intercommunalité. A cet égard Saint-Etienne Métropole possède l'atout d'être également autorité organisatrice de transport.

Agnès Chanal, *conseillère régionale, ancienne adjointe au maire de Saint-Etienne en charge des transports*

Pour Saint-Etienne, un des enjeux de la cohérence urbanisme / transport est d'enrayer le départ des Stéphanois vers le périurbain et de reconstruire l'attractivité de la ville, où existent déjà densité urbaine et transports collectifs. La reconquête engagée, après être passée par l'économie, la qualité urbaine, l'habitat, le culturel, s'attache à offrir des transports collectifs plus innovants et plus conformes aux attentes de la population.

Marc Baietto, *vice président du Conseil général de l'Isère et maire d'Eybens*

Les TC coûtent très cher aux Conseils généraux parce que la population n'est pas prête à en payer le prix réel. Les Conseils généraux ont donc tout intérêt à une meilleure cohérence urbanisme/transport qui peut optimiser le fonctionnement des infrastructures, renforcer la solidarité entre les habitants et permettre de lutter contre l'étalement urbain à des échelles supra-communales, type Scot.

La complexité des rapports entre les acteurs institutionnels pose problème, d'autant plus que les projets transport s'inscrivent dans un temps long (7 ans pour un projet de tramway, 15 à 20 sur les projets urbains structurants) : il faut s'inscrire à la fois dans l'urgence et dans le temps.

Didier Biau, *responsable du service Etudes et Projets à la direction des transports et des technologies de l'information de la Région Rhône-Alpes*

A travers le Schéma régional des services de transports, la Région cherche à articuler l'urbanisme et les transports selon trois dimensions :

Mécanique : répondre aux besoins de déplacement des populations par l'amélioration de l'offre ferroviaire (cadencement intercité, maillage, cabotage) et par l'aide aux modes doux (comme le Vélo'v lyonnais)

Systemique : répondre au besoin de l'usager d'utiliser « son » réseau, sans se soucier des diverses AOT, notamment par l'intégration tarifaire et le billet unique (déjà en œuvre avec la carte OÙRA !) qui doivent être développés avec un titre type « carte orange » dans le projet Réseau Express de l'Aire métropolitaine lyonnaise (REAL)

Développement durable : faire en sorte que cette préoccupation soit intégrée dans toutes les politiques publiques, des Scot et PLH aux PLU. Le premier obstacle à surmonter reste l'aspiration de 80% de la population à une maison individuelle.

La politique de la Région est d'assister les collectivités locales dans leurs projets qui favorisent le lien urbanisme / transport, notamment en matière d'anticipation foncière et de valorisation des gares.

Ce qui ressort du débat :

Le **partage des compétences** entre Communauté d'agglomération, Département et Région rend généralement la cohérence difficile entre urbanisme et transport. Si l'Isère échappe à la règle, c'est, d'après M. Baietto, par la volonté des hommes de se rencontrer et d'abattre les cloisons entre les institutions : des élus, mais aussi des universitaires, des chefs d'entreprise... Tous les projets, aux différentes échelles institutionnelles, sont liés et se complètent (achèvement de la rocade de Grenoble, projets urbains de requalification du Polygone et recomposition des espaces, tramway et lignes de bus). Il y a un espace de liberté juridique qui permet à chaque institution de sortir du carcan des compétences pour travailler ensemble.

Le **financement des politiques de transport** est de plus en plus lourd (environ un tiers du budget des intercommunalités) : comment l'assurer de façon durable ?

D'après J. Fréconon, tout le monde doit faire des efforts :

- les **usagers** doivent admettre que les TC leur coûtent moins que la voiture et accepter d'en payer un prix décent

- les **AOT** doivent développer l'offre (même s'ils considèrent que plus il y a d'usagers, plus ça leur coûte cher...), et proposer un système qui soit simple pour l'utilisateur

- toutes les **institutions** (l'Etat, la Région, le Département, les intercommunalités et les communes) doivent collaborer entre elles, faire évoluer les mentalités et participer au financement des lignes et des projets qui permettent leur bonne insertion urbaine.

Les TC sont par nature des infrastructures de masse et ne peuvent desservir que des secteurs urbains denses pour être rentables. Que faire pour les **secteurs géographiques à faible densité** ?

Il convient d'empêcher que la situation ne s'aggrave en réglementant plus strictement l'urbanisation dans ces secteurs. Mais on ne peut pas laisser les habitants qui s'y trouvent déconnectés et isolés. Des solutions sont donc à trouver dans le transport à la demande, voire dans une aide limitée au transport en véhicule particulier pour relier les habitants aux TC. Le Scot doit gérer ce type de problème.

Mais fondamentalement, deux nécessités s'imposent :

faire évoluer les « modes de villes », comme on arrive progressivement à faire évoluer les modes de consommation, par une pédagogie auprès de la population

faire en sorte que tous les acteurs de l'urbanisme et des transports collaborent et mettent en place des politiques cohérentes.

Vallée de la Thur en Alsace : train des villes et tram des champs

Bahn.Ville 2 s'inscrit dans un programme de coopération franco-allemande dans le domaine de la recherche en transports, DEUFRAKO (Deutsch-Französische Kooperation), qui vise à promouvoir « un urbanisme orienté vers le rail ». Il est soutenu en France par le programme national de recherche et d'innovation dans les transports terrestres (PREDIT).

Il s'inscrit dans la suite de la première phase Bahn.Ville 1 (2001-2004) qui avait permis d'étudier les conditions d'une meilleure intégration des politiques d'urbanisme et de transports dans les régions urbaines allemandes et françaises.

Cette 2^e phase est une « recherche-action » qui associe production de connaissances et application sur le terrain dans un but

opérationnel. Le site d'expérimentation retenu pour la France se trouve dans la région stéphanoise où doivent être valorisés les investissements faits sur les lignes ferroviaires régionales périurbaines.

Quatre pistes de travail sont privilégiées :

- offrir du foncier accessible
- intégrer les gares à la ville
- amener les habitants vers le train
- tourner le territoire vers le rail.

L'équipe française est composée de l'INRETS, du CETE de Lyon et d'epures. Elle travaille avec le soutien de l'Etat, de la Région Rhône-Alpes, de Saint-Etienne Métropole, d'EPORA et de l'EPASE.



AURAN

aux trois problématiques posées : liaison interconnectée au tramway urbain de Mulhouse, rabattement vers les gares, desserte locale des gares de la vallée.

La première phase du projet, jusqu'à la ville de Thann, à 22km de Mulhouse, sera achevée en 2010 grâce au partenariat très volontaire des trois AOT, des deux exploitants et de RFF, gestionnaire du réseau ferroviaire national.

Trois « stations » nouvelles (plus ouvertes sur la ville que des « gares ») seront mises en service sur la ligne RFF. Trois types de véhicules circuleront sur le même axe : un **autorail** (une fois par heure depuis la Haute-Vallée de la Thur jusqu'à Mulhouse), un **tram-train** (cadencé à 20 minutes dans les deux sens et qui aboutit au centre de Mulhouse) et un **tramway** (cadencé à 10 minutes, jusqu'à Lutterbach, limite du périmètre des transports urbains).

Le tram-train permet une desserte plus fine pour le même temps de parcours grâce à la réduction des pertes

Un atelier de travail de l'équipe Bahn.Ville 2, programme de recherche action qui vise à favoriser une meilleure articulation entre urbanisme et transport, prolongeait le même jour l'atelier du territoire.

Depuis de nombreuses années, les élus de la vallée de la Thur réclamaient une solution pour éviter l'asphyxie de leur territoire : une vallée vosgienne encaissée que suivent une voie de chemin de fer et la RN66, surchargée par le transit de poids lourds.

Le fort potentiel d'urbanisation (l'essentiel de la population peut être à moins d'un kilomètre d'une gare) et de développement touristique de la vallée (elle mène au Parc Naturel Régional du Ballon des Vosges) justifiaient des solutions plus innovantes qu'un doublement des voies ou une déviation routière.

C'est donc la solution tram-train, déjà préconisée par le PDU de l'agglomération mulhousienne de 2001 au-delà de son périmètre institutionnel, qui a été retenue par la Région Alsace à l'issue d'une étude multimodale. Elle permet de répondre



de temps à l'arrêt et au démarrage. Les ruptures de charge sont également évitées. Enfin, ce type de matériel permet un accès de plein pied plus direct sur la ville.

C'est pour les communes desservies une **opportunité d'aménagement urbain**, tant par la valorisation des espaces à urbaniser que la possibilité d'organiser autour des stations de nouvelles centralités.

La suppression de financements de l'Etat et l'importance du coût du matériel ont repoussé la réalisation de la 2^e phase qui devait concerner la Haute-Vallée de la Thur jusqu'à Kruth, et notamment la ville de Moosch. La déception des élus du secteur tend à désorganiser la coopération intercommunale que le projet aurait dû stimuler...

Ce qui fait dire à Francis Beaucire que l'outil (en l'occurrence le tram-train), aussi performant soit-il, ne doit pas prendre le pas sur un **projet global et partagé de développement, indispensable en amont** de toute démarche de ce type.

Philippe Estingoy, directeur départemental de l'Équipement de la Loire, rappelait en conclusion qu'on ne saura jamais si c'est la ville qui a fait naître la route qui mène à elle, ou la route qui a fait naître la ville : urbanisme et transport sont définitivement interconnectés.

Aux politiques publiques de les gérer de façon économe et cohérente, dans l'esprit que développe de façon exemplaire la démarche Bahn.Ville.



epures

Petit glossaire

AOT : autorité organisatrice de transports (collectivité ayant mission d'organiser les transports : intercommunalité, département et région)

CETE : centre d'études techniques de l'équipement

EPORA : établissement public foncier de l'ouest Rhône-Alpes

EPASE : établissement public d'aménagement de Saint-Etienne (outil issu du partenariat entre la Ville, le Conseil général, le Conseil régional et l'Etat pour accélérer le renouvellement urbain de Saint-Etienne)

GART : Groupement des Autorités Responsables des Transports publics

INRETS : institut national de recherche sur les transports et leur sécurité

PDU : plan de déplacements urbains

PLH : programme local de l'habitat

PLU : plan local d'urbanisme

PREDIT : programme national de recherche et d'innovation dans les transports terrestres

RFF : réseau ferré de France (gestionnaire du réseau ferroviaire national)

Scot : schéma de cohérence territoriale (celui de Sud Loire, qui couvre 117 communes, est en cours d'élaboration)

TC : transports collectifs

TCSP : transports collectifs en site propre (sur une partie réservée de la voirie)

VP : véhicule particulier (notre voiture...)

Pour en savoir plus...

Des articles, des dossiers

Urbanisme et transport dans les régions urbaines : enjeux et perspectives d'un urbanisme orienté vers le rail

Auteurs : WULFHORST Gebhard

Référence : Recherche Transports Sécurité - 03/2007, p. 11-26

Une réussite de l'articulation urbanisme - transport : la Toison d'or à Dijon

Auteurs : BROOMBERG J

Référence : Transports Urbains - 03/2005, p. 25

Strasbourg - Mulhouse : l'urbanisme et le transport sur les mêmes rails

Auteurs : BERTHIER Isabelle

Référence : Diagonal - 12/2000, p. 12-14

Périurbain et intermodalité. La dialectique des transports et de l'urbanisme

Auteurs : OFFNER Jean-Marc

Référence : Diagonal - 01/2007, p. 26-57

La cohérence entre urbanisme et transports. Une notion au service du gouvernement local de l'agglomération stéphanoise ?

Auteurs : ARSAC Guillaume

Référence : Recherche Transports Sécurité - 07/2006, p. 233

Entre déplacements et urbanisme, une articulation reste à trouver

Référence : Transport public - 01/2003, p. 18

Documents évoqués lors de la journée

Part des déplacements dans le budget d'un ménage dans le Sud Loire

Présentation synthétique de l'étude réalisée dans le cadre de l'observatoire de l'habitat sur l'impact de la localisation résidentielle sur le budget des ménages.

www.epures.com/images/d1-ateliers/powerpoint/Budgetmenages.pdf

Guide méthodologique pour la mise en oeuvre des contrats d'axe / auat

www.auat-toulouse.org/IMG/pdf/080122_Methodo_contrat_axe_light-2.pdf

Schéma Régional des Services des Transports Rhône-Alpes

www.srt.rhonealpes.fr/

Service Documentation d'epures : 04.77.92.87.99

Les ateliers
du Territoire

Actes du séminaire
du 30 novembre 2007
à Saint-Etienne

Directeur de publication : Marcel Dautre
Rédacteur en chef : Brigitte Bariol
Rédaction : Simone Duplan
Maquette : epures, Atelier Image

epures
l'Agence d'urbanisme
de la région stéphanoise

46, rue de la Télématique BP 801 42952 Saint-Etienne Cedex 9
tél : 04 77 92 84 00 <http://www.epures.com> e-mail : epures@epures.com