

PREFET DE CORSE

Atelier territorial des assises de la mobilité
organisé le 7 novembre 2017 à Ajaccio (Corse-du-sud)
sur la thématique des déplacements entre périphérie
et centre-ville sur le bassin de vie Ajaccien

Animateur : Bernard Schmeltz, Préfet de Corse, avec le concours du DREAL

Expert : Jacques Nicolau chef du Service Information Connaissance Prospective à la DREAL, pour présentation d'un travail co-construit avec les trois intercommunalités concernées (communauté d'agglomération du pays Ajaccien-CAPA, communauté de communes Celavu-Prunelli, communauté de communes Pieve de l'Ornano) ainsi que la collectivité territoriale de Corse (CTC) et son agence d'aménagement et d'urbanisme et la DDTM.

Autres personnalités ayant participé à la séquence « restitution et conclusion » :

- Yoann HABANI vice-président de la communauté d'agglomération du pays Ajaccien
- Fabiana Giovannini présidente de l'agence d'aménagement, d'urbanisme et de l'énergie
- Henri Franceschi président de la communauté de communes Celavu Prunelli

Nombre de personnes participantes : 43 participants soit à titre associatif, soit à titre personnel, soit, pour l'un d'entre eux, en tant que représentant d'une start-up. Les élus, techniciens et professionnels avaient été invités à ne pas participer.

Nombre de groupes de travail constitués : 4 groupes sur les thématiques « plus propre », « plus connectée », « plus solidaire », « plus inter-modale ».

Les 4 groupes de travail ont été invités à intégrer également la problématique transversale « plus sûre ». Ils ont travaillé avec un binôme animateur (services ou établissements publics de l'Etat) rapporteur (d'une des collectivités concernées).

- groupe « plus propre » : Virginie Bollini ADEME, Sophie Raspail Agence d'urbanisme
- groupe « plus connectée » : Jacques Nicolau DREAL, Eric Salord CAPA
- groupe « plus solidaire » : Guillaume Debien DDTM, Benoît Montini CTC
- groupe « plus intermodale » : Edouard Brodhag DDTM, Charles Straboni Com Com Pieve de l'Ornano

Travail connexe :

Les élus et techniciens des collectivités ayant été invités à ne pas participer aux échanges conduits pendant l'atelier, des contributions sur des sujets d'ordre réglementaires, non évoqués par le public, ont également été établies, et communiquées au niveau national dans le cadre des assises de la mobilité.

1- Synthèse

Les trois points forts exprimés dans les groupes :

- l'importance de l'information sur les modes de déplacement existants
- une ouverture affirmée aux innovations qui pourraient générer un gain de temps ou d'argent
- un intérêt marqué pour la qualité de vie en ville favorisant les modes actifs.

Les atouts principaux du territoire en matière de mobilité mentionnés par les participants :

- développement des navettes (maritimes, et électriques de centre-ville « aiaccina »)
- développement du train
- taille (réduite) du territoire et possibilité de travailler à des échelles restreintes
- proximité des collectivités avec les citoyens
- réseau numérique de très bonne qualité dans certaines zones
- importance du smartphone comme outil de mobilité
- climat favorable aux modes actifs (60 jours de pluie)
- potentiel de développement du transport maritime côtier (navette maritime)
- potentiel important de production d'énergies renouvelables (soleil, vent, hydro, mer...) utilisable pour la mobilité
- retard d'infrastructure pouvant permettre d'éviter de reproduire les erreurs du continent (si on prend le temps de regarder ce qui se fait ailleurs)

Les principales difficultés rencontrées dans le territoire en matière de mobilité mentionnées par les participants :

- manque de confiance dans le réseau de bus
- manque d'information (structurelles et en temps réel)
- absence de gestion du « dernier kilomètre »
- manque d'information globale
- réseau numérique de très mauvaise qualité dans certaines zones
- recours obligatoire à l'énergie carbonée, en l'absence actuelle de production locale d'énergie renouvelable pour faire fonctionner les véhicules électriques
- relief et topographie contraignants
- absence de coordination des acteurs empêchant toute intermodalité et toute planification intercommunale d'où un urbanisme anarchique
- sociologie : poids des habitudes, comportements individualistes, difficultés du changement de comportement et sacralisation de la voiture individuelle
- infrastructures insuffisantes, notamment pour les alternatives à la voiture (routes défavorables aux modes doux, pas de transports en commun en site propre)

2 - Le détail des attentes et des propositions

2-1 Concernant la mobilité plus propre : attentes et propositions

1. Incitation des élus afin d'avoir le courage politique nécessaire en matière d'aménagement urbain pour :

- Apaiser les villes en les limitant à 30 km/h
- Mieux partager l'espace public et le hiérarchiser en fonction des modes : piéton > vélo > transport en commun > voiture

- Elaborer des documents de planification à l'échelle pertinente (SCOT), éventuellement en l'imposant
 - Empêcher la construction de centres commerciaux en périphérie
 - Ne plus créer de parkings mais maintenir les gares en centre-ville
 - Aménager une promenade type «promenade des Anglais» sur le bord de mer entre les Sanguinaires et la rive sud
- Sanctionner le non-respect de la loi LAURE (obligation d'aménagements cyclables en milieu urbain)
- Libérer les trottoirs des terrasses et mobiliers urbains les rendant inaccessibles
- Planter des arbres, végétaliser et limiter le recours aux enrobés bitumineux pour rendre les modes actifs plus supportables en été
- Proposer des stationnements vélo et deux-roues motorisés moins consommateurs d'espace public que les voitures

2. Soutien aux véhicules propres dont :

- renforcement Indemnité Kilométrique Vélo
- aide à l'achat pour les Vélos à Assistance Electrique
- indemnité covoiturage
- possibilité de monter les vélos dans le train

3. Sensibilisation des enfants à l'école (génération future), stationnement vélo dans les écoles et apaiser les abords des écoles (éventuellement en fermant à la circulation aux horaires d'entrées et sorties)

2-2 Concernant la mobilité plus connectée

Les attentes : Le numérique constitue un outil qui doit permettre :

- d'accéder de façon instantanée à l'information de façon globale et agrégée
- d'accéder en partage plutôt qu'en propriété de l'information
- de réaliser des économies
- d'offrir une connaissance complète de l'offre de transport et favorisant l'intermodalité
- de payer l'intégralité d'un trajet indépendamment de la multiplicité des opérateurs qui peuvent intervenir
- d'améliorer la pédagogie grâce à l'image
- d'offrir en temps réel une vision précise des places de stationnement disponibles en milieu urbain
- de développer le télétravail et permettre ainsi de réduire les causes mêmes des déplacements
- d'améliorer la gestion du co-voiturage en milieu rural et semi-urbain.

Les propositions :

1. Spécialisation de l'outil numérique sur le territoire de l'atelier pour améliorer la gestion du dernier kilomètre
2. Confortement du rôle de l'état et les collectivités locales en tant qu'ensemblier de l'offre numérique relative à la mobilité
3. Définition de périmètres de non-intervention de la puissance publique, suffisamment attractifs en terme économique pour générer naturellement les initiatives relevant du privé et des périmètres où la puissance publique devrait nécessairement intervenir pour pallier un déficit d'attractivité

2-3 Concernant la mobilité plus solidaire

Une mobilité à adapter à la morphologie du territoire : distinguer « urbain » et « rural », distinguer « littoral » et « perché »

Propositions adaptées voire visionnaires en termes d'infrastructures

1. Mise en oeuvre de « bacs maritimes » transportant des véhicules et des passagers (ex : du quartier St Joseph aux îles sanguinaires à Ajaccio)
2. Mise en œuvre de téléphériques (ex : desserte du quartier de l'empereur)
3. Mise en œuvre de tapis roulants (et même « grimpants ») intégrés aux trottoirs et permettant le déplacement des piétons, des vélos et des personnes à mobilité réduite

Propositions plus raisonnables à court terme

1. Maintien des aides pour l'acquisition de vélos à assistance électrique
2. Densification de l'offre de transports en communs (des trains plus fréquents, des bus mieux adaptés aux personnes à mobilité réduite)
3. Mise en oeuvre de navettes « solidaires » (gérées par des associations) ou régulières (par exemple 1 jour toutes les 2 semaines) pour desservir des quartiers ou les villages très ruraux (n'ayant pas de lignes de transport les desservant) pour les personnes à mobilité réduite (ou celles n'ayant pas de véhicules personnels)
4. Mise en oeuvre d'infrastructures adaptées
 - trottoirs plus larges et accessibles
 - couloirs vélos (même à contre sens)
 - parkings relais en périurbain
 - abri-vélos sécurisés aux haltes
5. Amélioration de la solidarité
 - par la concertation entre les administrations, les collectivités et les associations
 - par la communication au niveau local (quartiers urbains, villages) via des points rencontres animés par un élu spécialement délégué aux transports afin de favoriser la collecte et la diffusion d'information (par exemple concernant le co-voiturage)
6. Amélioration de l'accessibilité
 - par l'instauration de la gratuité pour les retraités
 - par la prise en charge des personnes à mobilité réduite (matériel et infrastructures mieux adaptés)
 - par la formation des nouvelles générations à l'apprentissage du vélo
7. Amélioration de la sûreté par l'aménagement de parcours de santé, de « couloirs vélos », de « zones 30 » (changement de mentalité par l'incitation forcée)

En conclusion : « passer du code de la route au code de la rue »

2-4 Concernant la mobilité plus intermodale : attentes et propositions des participants

1. Contribuer à apaiser la ville en augmentant la place des piétons
 - imposer une zone 30 généralisée
 - créer des voies vertes et planter des arbres pour l'ombre
 - vérifier la bonne application de la loi sur l'air dans les projets ne nécessitant pas d'enquête publique. (envisager d'imposer des enquêtes publiques avec une déclaration d'intérêt général sur les requalifications de voirie urbaine)
 - re poser la question du plaisir de se déplacer
 - instituer péage urbain à Ajaccio
2. Anticipation des changements de mode :
 - installer des parkings vélo à la gare
 - installer des parkings voitures dédiés au départ de la navette maritime
 - imposer que les horaires soient coordonnés (exemple arrivée de l'avion, départ du bus)
 - octroyer des primes pour les vélos pliables (comme pour les vélos électriques)
 - rendre l'information voyageur obligatoire
3. Réduction du besoin en transport
 - ne pas autoriser des permis d'aménager de plus de 1000 logements sans que les infrastructures suivent
 - favoriser l'implantation d'un maillage resserré de commerces de proximité
 - intégrer ces commerces aux outils de communication transport
 - respecter la carte scolaire
 - étudier les contraintes externes qui ne permettent pas de se soustraire à la voiture (horaire de travail, pause méridienne, PDE).