

PORTÉE OPÉRATIONNELLE

Le contrat d'axe est une démarche négociée permettant d'inciter à la densification urbaine, de façon à rendre pertinent l'usage des transports collectifs, et d'agir sur l'aménagement de l'espace afin d'optimiser l'accessibilité aux transports collectifs (en particulier à l'aide des modes actifs). Le contrat d'axe permet d'orienter la demande de mobilité vers des modes alternatifs à la voiture particulière, en travaillant la forme urbaine, déterminant majeur de l'usage des modes de déplacement.

Ainsi, le contrat d'axe permet de changer les comportements en matière de mobilité pour réduire les émissions de gaz à effets de serre.

Echelles de territoire concerné

Les contrats d'axe s'appliquent principalement sur les communautés de communes et les communautés d'agglomérations souhaitant rationaliser, voire maîtriser l'étalement urbain.

Type de projet

Le contrat d'axe permet de mettre en application les orientations fixées par les documents territoriaux : SRCAE, PCET, ScoT, PLU, etc.

DESCRIPTION

Un contrat d'axe est une démarche négociée entre l'autorité organisatrice des transports et le(s) territoire(s) pouvant accueillir un projet de transport collectif en site propre (TCSP) : métro, tramway, bus à haut niveau de service.

L'autorité organisatrice des transports investit dans un projet de TCSP. Les communes et communautés d'agglomération s'engagent à la programmation autour du TCSP de « zones de d'intensification urbaine » articulant mobilité, logements, mixité, équipements, etc. Le contrat d'axe améliore l'efficacité des politiques publiques en dépassant la sectorialisation des documents d'urbanisme (PLH, PDU, etc.) pour assurer la cohérence entre l'urbanisme et la mobilité.

Il doit garantir une certaine efficacité économique des investissements dans les transports collectifs, en bénéficiant au maximum de personnes, pour un coût acceptable par la collectivité.

La mise en œuvre d'un contrat d'axe repose sur 4 étapes :

- la réalisation d'un diagnostic approfondi de la situation permettant d'identifier l'urbanisation et ses conséquences sur les modes de transports, les potentialités du territoire en matière de développement, ainsi que les outils qui permettraient d'accueillir la densité autour des transports collectifs.
- l'élaboration de scénarios de développement de la demande de transport au regard de l'évolution démographique et urbanistique puis l'évaluation des conséquences de ces scénarios en termes de faisabilité socio-économique du projet de TCSP.
- la formalisation dans un contrat des engagements de chaque partie.
- le suivi dans le temps de la mise en œuvre des engagements et résultats escomptés.

Promouvoir la densité urbaine, de façon à rendre pertinent l'usage des transports collectifs et agir sur l'aménagement de l'espace pour optimiser l'accessibilité aux transports collectifs (en particulier à l'aide des modes actifs) sont les objectifs des contrats d'axe, avec, en toile de fond, la nécessité de changer les comportements de mobilité pour réduire les émissions de gaz à effet de serre.

PRÉCISIONS

Accessibilité

L'outil est utilisable par l'ensemble des acteurs territoriaux. Toutefois, il nécessite de disposer des leviers politiques et financiers permettant de prendre des engagements et de les respecter.

Cibles utilisateurs

Par son opérationnalité et sa capacité à mettre en œuvre les objectifs issus des différents outils de planification, le contrat d'axe concerne principalement les décideurs (élus, donneurs d'ordre, gestionnaires commerciaux, etc.) ainsi que les Autorités Organisatrices des Transports (AOT).

Exemples d'application

De nombreux contrats d'axe ont été mis en place ; notamment :

La Communauté d'Agglomération de Toulouse

Le contrat d'axe élaboré sur la Communauté d'Agglomération du Grand Toulouse est issu des travaux de révision du PDU puis du Shéma direction de l'agglomération toulousaine (SDAT). Dans un contexte de croissance démographique et d'étalement urbain couplé à un réseau de TC bien développé mais peu performant (8% de l'ensemble des modes de déplacements), la mise en place d'un contrat d'axe a permis d'améliorer la performance des TC au détriment de la voiture particulière en densifiant l'habitat au niveau des points de desserte nouvellement créés.

La Communauté d'Agglomération de Grenoble.

L'agglomération grenobloise est soumise depuis 20 ans au phénomène de l'étalement urbain et aux problématiques de la périurbanisation. Bien que le réseau de TC soit l'un des plus performants de France, l'extension du réseau souhaité par les collectivités locales pour mettre fin au « tout routier » n'a pas apporté les effets escomptés. En effet, cela s'explique par le fait que les extensions réalisées et en cours d'étude (lignes A, B et E) sont vouées à desservir des zones moins denses que l'hyper centre. Des séminaires urbanisme/transports ont été organisés afin d'identifier les freins et leviers d'actions existants. A l'issue de ces séminaires (entre 2005 et 2007), une charte a été rédigée afin de définir les principes de cohérence entre urbanisme et transports. Ce document, bien qu'annexé au PDU, n'est qu'une étape intermédiaire ne détaillant pas la concrétisation de ces principes d'aménagements. Les retours d'expérience issus de Toulouse ont permis d'identifier le contrat d'axe comme outil de mise en œuvre.

Un contrat d'axe sur la ligne E du tramway (qui doit assurer une liaison entre le centre de Grenoble jusqu'au Fontanil Cornillon en passant par St-Egrève et St Martin le Vinoux) est signé en 2010. Les communes se sont fortement mobilisées pour permettre l'arrivée de la ligne E à travers le développement d'un PLD intercommunal regroupant 3 communes concernées par le projet et la révision prochaine des PLU communaux. Autres exemples pouvant être cités: **Lille et Nantes**.

. . .

SOMMAIRE SOMMAIRE FICHES







... PRÉCISIONS

Outils ou méthodes apparentés

- Le Disque de Valorisation des Axes de Transports (DIVAT) qui vise à identifier et activer les zones sensibles en termes de transports existants ou à créer dont l'optimisation dépend en partie d'actions sur la morphologie urbaine. (cf. PDU de Lille Métropole présenté dans le Guide "Réussir la planification et l'aménagement durables").
- Les normes de stationnement qui ont pour objectifs d'adapter le stationnement en fonction de la desserte en Transport collectif et ainsi encourager le report modal.
- Les pôles d'échanges multimodaux qui permettent de densifier les transports collectifs en facilitant l'interconnexion entre les différents modes de transports.

Pour en savoir plus:

http://www.certu-catalogue.fr/articuler-urbanisme-et-transport-chartes-contrat-d-axe-retour-d-experiences.html

http://www.certu-catalogue.fr/articuler-urbanisme-et-transport-chartes-contrats-d-axe-etc.html