

## Actes de la séance plénière

### Le défi des mobilités durables pour les ÉcoCités et dans leurs relations avec les territoires périurbains, dans la perspective de la loi d'orientation sur les mobilité

Par Bruno Charles, Vice-Président de la Métropole de Lyon en charge du développement durable, de la biodiversité, de la trame verte et de la politique agricole.

Bruno Charles introduit cette journée par des éléments de constats : la Métropole de Lyon investit dans la démarche ÉcoCité en portant 20 actions co-financées par le PIA Ville de demain. Le périmètre ÉcoCité est conçu pour le Grand Lyon comme un laboratoire pour expérimenter des initiatives reproductibles, qui doivent être évaluées pour déterminer les orientations pour l'avenir.

Le Vice-Président de la métropole de Lyon introduit cet engagement pour la transition écologique de son territoire par une référence au rapport du GIEC, particulièrement alarmant sur l'accélération du réchauffement climatique, face auquel les institutions semblent en panne. Ce constat est renforcé par les préoccupations de la FNSEA autour du manque de ressource en eau. Mais face au manque d'implication des États, Bruno Charles conclut par une note d'espoir grâce au relais pris par des villes pour répondre à ces enjeux à la fois écologiques et politiques.

Ainsi, Bruno Charles suggère de passer activement des bons exemples à la généralisation. Il précise que la ville de demain est en grande partie la ville d'aujourd'hui et que ce n'est pas la ville qui doit être durable mais bien les modes de vivre en ville. Il s'agit de passer de l'obligation de moyens à l'obligation de résultat général.

Concernant l'évaluation, Bruno Charles précise enfin que le cadre de l'agenda 21 est dépassé pour évaluer les projets urbains. Il indique que le Grand Lyon dispose d'un outil d'observation composé de 75 indicateurs axés sur le développement humain, la soutenabilité économique ou la résilience. Il faut ainsi réinventer un cadre de référence, incrémenter et généraliser.

Bruno Charles conclut par un double message d'espoir et d'alerte. La mobilisation est aujourd'hui générale, comme en témoigne le million de signatures obtenues en deux jours pour interpeller l'État sur le fait écologique. Les choses changent, le Grand Lyon connaît en effet ses premiers embouteillages vélos ! Il est temps, conclut-il, de tirer les leçons pour reproduire les bonnes pratiques. Sans assurer le volet écologique, c'est en effet le développement humain qui risque de s'effondrer.

Par Emmanuel de Lanversin, conseiller auprès du Directeur général des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM), Ministère de la Transition écologique et solidaire

Emmanuel de Lanversin présente la DGITM qui participe au pilotage du PIA Ville de demain depuis 2010 aux côtés de la DGALN. Il s'interroge sur les résultats du programme Ville de demain et du plan transport et notamment de l'effet d'entraînement sur les autres territoires. La loi d'orientation sur les mobilités (LOM) est un grand chantier qui doit aller jusqu'à prendre en compte les usages des modes actifs tels que le vélo ou encore les trottinettes.

Emmanuel de Lanversin indique que la LOM a été présentée en conseil des ministres fin novembre. Il invite plus spécifiquement les participants à se référer à l'exposé des motifs qui décrit l'essentiel de la loi qui comporte 50 articles.

Emmanuel de Lanversin remercie le Grand Lyon pour son accueil et en particulier le parcours de visites dont il salue l'initiative comme temps d'échanges autour de réalisations importantes.

#### Actualités ÉcoCité

Par Valérie Belrose, adjointe au sous-directeur de l'aménagement durable

Valérie Belrose présente un bilan 2018 de l'animation de la démarche et du réseau marqué par l'effervescence liée à la phase de mise en œuvre des projets et de leur capitalisation ; ce qui offre une réponse aux défis exposés par Bruno Charles. Elle rappelle les fondamentaux de la démarche autour de trois piliers : le management du développement durable, l'expérimentation et la valorisation.

Concernant le management, l'enjeu est d'assurer la montée en compétences des territoires pour relever les défis du développement durable. La métropole de Lyon est invitée à ce sujet à utiliser le standard international ISO 37101 et à échanger avec les pilotes qui testent cette méthode pour tirer le meilleur parti d'un projet politique. L'expérimentation autour de la préfiguration des « IBA à la française » participe à ce volet management en explorant une nouvelle façon de faire la ville.

Sur l'expérimentation, celle-ci s'opère localement sur les territoires et au niveau national au sein du Lab'ÉcoCité. Valérie Belrose présente les trois ateliers en cours : le chantier ISO37101 qui se concrétise par l'élaboration d'un kit de formation dispensé au printemps à l'École Nationale des Ponts et chaussées. La volonté est de la déployer dans d'autres grandes écoles au bénéfice notamment des collectivités. Le chantier IBA qui a permis de déterminer des invariants pour mettre en place un tel dispositif en France. S'ouvre aujourd'hui une phase de discussion avec les pilotes sur l'accompagnement de l'État, dans la perspective de l'Atelier Projet urbain prévu en juin à Lens autour du projet d'Euralens . Et enfin la rénovation énergétique de niveau « bâtiments basse consommation » (BBC) dont la mise en œuvre est difficile mais nécessaire. Valérie Belrose invite les ÉcoCités à consulter la deuxième lettre des Ateliers de la rénovation énergétique qui formule une première analyse des résultats et encourage les ÉcoCités à être proactives sur ce sujet.

La valorisation résultera quant à elle de l'évaluation en cours, à laquelle le ministère attache une grande importance, de la diffusion des documents de communication réalisés pour les différents salons professionnels ou d'élus, et enfin au moyen d'un comité éditorial créé pour coordonner les actions de communication

des différents contributeurs et leur diffusion sur leurs sites pour créer une boucle d'informations.

Valérie Belrose poursuit sur les perspectives 2019 : poursuite des actions et ateliers en cours, l'utilisation du standard ISO 37101 pour les appels à projets ou autres types de contrats territorialisés et les stratégies et les projets. Une réflexion est en cours pour monter un nouveau groupe de travail autour de l'évaluation des stratégies intégrées, en lien avec les travaux réalisés par Efficacity dans le cadre de son partenariat de recherche et développement avec la Banque des Territoires.

Valérie Belrose conclut par un point sur la gouvernance de la démarche ÉcoCité en invitant les élus à se mobiliser pour piloter ce réseau avec l'appui et l'accompagnement de l'État qui souhaite se positionner en animateur et facilitateur.

## Actualités Ville de demain

Par Philippe Pradier, responsable Ville durable, Banque des Territoires

Benjamin Kérignard, Banque des Territoires

Elisabeth Zaparucha, du groupement Technopolis /I.Care

Philippe Pradier remercie chaleureusement la métropole de Lyon pour son accueil. Il présente les actualités en s'excusant par avance de leur caractère un peu technique, lié à la mission même de la Banque des Territoires qui, en tant qu'opérateur de ce Programme, joue le rôle de « pilote, navigateur, ou encore parfois mécanicien ».

Philippe Pradier indique que le Programme « Ville de demain » est à un tournant de son histoire. D'une part, parce que la période d'engagement des subventions a pris fin le 31 décembre 2018, étant rappelé que l'enveloppe de subventions a été engagée à 96 %. Et d'autre part, parce que la période actuelle est marquée par de nombreuses inaugurations de projets phares du programme : la Chapelle International à Paris, la Tour Elithis à Strasbourg, l'îlot démonstrateur ABC à Grenoble, le site de Micheville à Alzette-Belval ou encore la navette autonome sur le plateau de Saclay.

Concernant le suivi financier du Programme, l'enveloppe de prises de participation est désormais engagée à 50 % environ et le reste est fléché vers l'appel à projets « Inventons la Métropole du Grand Paris ».

En ce qui concerne les subventions, il ne reste plus que 46 décisions à contractualiser en 2019. Environ 50% des sommes contractualisées sont versées, ce qui représente 200 M€. D'après les estimations fournies par les EcoCités, au 30 septembre 2020, date qui correspond à la fin de la mission confiée par l'État à la Caisse des Dépôts, il restera encore plus de 40 M€ à verser. Des discussions sont en cours sur les modalités de versements des subventions pour les actions dont le délai de réalisation dépasse ce cadre contractuel. Ce sujet sera arbitré par l'État en 2019.

Philippe Pradier remercie les ÉcoCités pour le travail réalisé au titre de l'évaluation dans l'Explorateur. Il expose les objectifs du partenariat en cours avec Efficacity pour exploiter les données afin notamment de mesurer l'impact des actions et d'analyser les conditions de répliquabilité ainsi que les différents types de gouvernance locale de l'évaluation. Un séminaire organisé avec Efficacity sur les Living Labs et les plateformes territoriales d'expérimentation est envisagé fin mars.

Enfin, Philippe Pradier relaye à l'assemblée le message de Céline Lains, Directrice du Programme Urbanisme et cohésion sociale au sein du Secrétariat général pour l'investissement, qui n'a pas pu être présente aujourd'hui et s'en excuse. Céline Lains indique que le Programme Ville de demain occupe une place à part dans le Programme d'investissements d'avenir (PIA) car il s'agit d'un programme ancien dont les réalisations se concrétisent aujourd'hui et qui a un impact direct sur les habitants et les usagers finaux. Le Secrétariat général pour l'investissement considère de plus que l'outil d'évaluation, l'explorateur ÉcoCités, mis en place pour « Ville de demain » est remarquable et doit être pleinement utilisé.

Benjamin Kerignard, rappelle les principes et modalités de la méthode d'évaluation ex post du PIA « Ville de demain », fondés sur l'étiquetage des actions croisant les 6 objectifs de la ville durable et 7 domaines d'action, une évaluation quantitative grâce au renseignement d'indicateurs, puis qualitative (facteurs clés de succès et répliquabilité) et enfin l'évaluation de l'innovation selon le cadre TRL (technology readiness level). Il précise que cette méthode est compatible avec le standard international ISO 37101 et l'outil RFSC - Reference Framework for Sustainable Cities - porté par le Ministère.

Elisabeth Zaparucha propose un premier bilan provisoire de l'évaluation. Elle indique que 27 ÉcoCités ont démarré leurs auto-évaluations et 19 l'ont d'ores et déjà terminée. Seules 2 ÉcoCités ne se sont pas encore lancées dans l'exercice.

Concernant les actions, 98 % sont caractérisées, des indicateurs sont proposés pour 79% de celles ayant bénéficié d'une subvention d'investissement et 31 % ont saisi des valeurs. De plus, pour 80 % des actions l'innovation a été évaluée.

Une première analyse des objectifs de la ville durable montre que la préservation de l'environnement, le bien-être et l'attractivité arrivent en tête. S'agissant des domaines d'intervention, deux tiers des actions concernent le bâtiment et la conception urbaine. Enfin, pour les innovations, 26 % sont d'ordre technique ou technologique et 20 % d'ordre organisationnel.

Elisabeth Zaparucha annonce un calendrier prévisionnel de publication du premier rapport d'évaluation fin janvier 2019.

Elisabeth Zaparucha propose à l'occasion de cette 7ème rencontre nationale un focus sur l'axe « mobilités » : cette thématique concerne 93 actions sur 477, qui poursuivent dans leur majorité des objectifs de préservation de l'environnement et d'attractivité. L'innovation dans ce domaine porte majoritairement sur les nouvelles technologies et les nouvelles formes d'usages et de services.

## Vision croisée des politiques d'aménagement et de mobilité autour de la loi d'orientation sur les mobilités

Par Emmanuel de Lanversin conseiller auprès du Directeur général des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) et Paul Delduc, Directeur Général de l'aménagement, du logement et de la nature (DGALN)

En introduction, Paul Delduc rappelle l'intérêt de la démarche ÉcoCité qui contribue au rapprochement de deux directions (DGITM et DGALN) du ministère, particulièrement concernées par les enjeux de mobilité.

L'objectif général étant de faciliter la mobilité tout en limitant son emprise sur l'espace public en l'intégrant, au mieux, dans les projets urbains.

Afin de poursuivre cet objectif, différents outils réglementaires et leviers incitatifs existent aujourd'hui, tels que les SCOT (Schéma de cohérence territoriale), les PLUi (Plan local d'urbanisme intercommunal) valant PDU (Plan de Déplacement urbain), ou encore les POA (programme d'orientations et d'actions) dans certains territoires.

D'autre part, et parallèlement au programme d'investissements d'avenir Ville de Demain, il est rappelé que l'appel à projets de l'État « Transports collectifs en site propre » (TCSP) a mobilisé un budget de 200 millions d'euros afin de développer des infrastructures et services. ÉcoCité a accompagné cette dynamique en consacrant environ 20 % des actions du programme Ville de demain à l'axe d'intervention relatif aux mobilités. Les TCSP ont vocation à étendre la « zone centrale » des métropoles et raccrocher les territoires de frange.

Emmanuel de Lanversin, confirme l'intérêt d'ÉcoCité comme un dispositif qui permet plus de transversalité entre les directions. Afin de poursuivre la dynamique en ce sens, il est proposé de conduire

une réflexion entre le dispositif ÉcoCité et French Mobility (plateforme mise en place et portée par la DGITM dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités).

La loi d'orientation des mobilités (LOM) représente une « boîte à outils » intéressante dont il faudrait se servir, particulièrement concernant le plan vélo, les dispositions juridiques relatives aux véhicules autonomes ou à la mobilité électrique.

Emmanuel de Lanversin rappelle que cette loi est inspirée des « remontées du terrain », des réalisations menées sur les territoires telles que celles réalisées dans le cadre d'ÉcoCité

La LOM porte sur les infrastructures de transports mais également sur les dispositifs « soft », tels que les services d'aide à la mobilité, l'accès aux données. Enfin, cette loi est largement orientée sur les mobilités quotidiennes.

## Les enjeux du périurbain pour la Métropole de Lyon

Par Pierre Hémon, conseiller métropolitain délégué aux mobilités actives et membre du bureau exécutif du SYTRAL

En qualité de représentant territorial, Pierre Hémon dresse tout d'abord le bilan du trafic automobile dans la métropole lyonnaise en rappelant qu'il a baissé de 25% depuis l'an 2000. Il indique toutefois que près de 200 000 véhicules entrent et sortent chaque jour de Lyon/Villeurbaine et 200 000 véhicules circulent dans l'agglomération.

Parallèlement, la part modale du vélo, en milieu urbain est en très nette augmentation. Elle a augmenté de près de 205 % depuis 2000 également !

Cela fait écho à la « puissance du rêve pavillonnaire » qui reste largement partagé et a pour conséquence l'augmentation de l'utilisation de la voiture individuelle en milieu périurbain. Pierre Hémon donne, à ce titre, l'exemple de promoteurs immobiliers dans le Nord de l'Isère qui diffusent largement les publicités pour de l'habitat pavillonnaire dans le centre de Lyon afin de toucher des populations jusqu'alors urbaines.

Cela renvoie à une réflexion sociale et sociétale sur la gestion individuelle du capital temps.

On remarque que le temps de transport communément accepté, pour un trajet domicile-travail, est d'environ une heure de porte-à-porte. Ainsi, l'amélioration de la performance des moyens de transports en communs (rapidité, efficacité) contribue, paradoxalement à un éloignement plus important à la ville-centre des populations dans le périurbain. Cette réflexion est valable autant pour les projets de transports en communs (ex. métro ligne B au sud) que pour les infrastructures routières (ex. ouverture de l'A89 dans la Vallée de l'Azergue)

Cette réflexion portant sur le trafic dans et vers la ville dense depuis le périurbain conditionne des réflexions de différents ordres portant, par exemple sur les parkings relais, l'interopérabilité des données et la question de la gouvernance.

Au sujet des parkings relais, Pierre Hémon pointe les limites relatives d'une part à l'effet d'aubaine qui entraîne une sur-utilisation par les usagers non ciblés, notamment les résidents de l'arrondissement voisin ; et d'autre part, à la taille nécessaire pour assurer des entrées et sorties fluides. Pierre Hémon s'interroge enfin sur les moyens de renforcer les aires de rabattement.

L'interopérabilité constitue un levier important à l'augmentation de la part modale des transports en communs, elle repose sur la mise en place d'un abonnement unique à l'utilisation de tous les types de transports sur un territoire.

Par ailleurs, l'un des enjeux majeurs actuels visant à limiter l'usage de la voiture individuelle repose sur l'encouragement à l'économie du partage (co-voiturage quotidien, autopartage) qui se heurte à des freins individuels forts.

Enfin, les questions de gouvernance doivent évoluer vers plus de transversalité, entre les différentes administrations et décideurs concernés relevant de compétences diverses, pour favoriser les approches intégrées. L'exemple cité est celui de la création d'un couloir de bus qui implique la suppression de places de stationnement.

En conclusion, Pierre Hémon parle de « schizophrénie » dans les usages, en matière de mobilité puisque les demandes portent sur des moyens de transports toujours plus performants, mais de moins en moins utilisés.

## Table ronde : Les mobilités dans la stratégie urbaine des métropoles

Par Michel Duchène, Vice-président de Bordeaux Métropole en charge des grands projets d'aménagement urbains  
Christian Curé, Directeur du Cerema Territoires et Villes  
Jean-Michel Evin, DGA de Grenoble-Alpes-Métropole chargé de la cohérence territoriale

Animateur : Xavier Normand

### Introduction :

La démarche ÉcoCité a permis de devancer des tendances, en matière d'aménagement et de mobilité qui s'avèrent aujourd'hui courantes. Après 10 années de mise en œuvre nous constatons qu'ÉcoCité a accompagné des actions pionnières dans les territoires : ces actions doivent aujourd'hui être diffusées largement.

La majorité de celles-ci portent sur l'articulation entre urbanisme et transport/mobilité, dans la prise en compte du périurbain et touche une multiplicité de pistes d'innovation.

### Intervention de Christian Curé, Directeur du Cerema Territoires et Villes

Dans le cadre du programme ÉcoCités, le Cerema est chargé de la capitalisation et la diffusion des actions menées.

Christian Curé, remarque qu'un grand nombre des actions du programme Ville de demain portent sur la mobilité – celles-ci interrogent principalement l'usage de la voiture, dont le Cerema n'a pas décelé de projets permettant de réduire drastiquement sa place, la logistique urbaine (hôtels logistiques, conciergerie), longtemps restée le parent pauvre de nos actions, la place importante accordée aux modes de transports propres (BHNS, vélos à assistance électrique, bornes de recharges électriques) et enfin l'innovation servicielle (billettique, information aux usagers), pour laquelle ÉcoCité est allé très loin sur le sujet.

Parallèlement, à l'analyse de ces actions, deux points de faiblesse sont cependant soulignés : la place limitée accordée aux modes actifs, trop peu assimilés à de véritables modes de transport, alors même qu'ils représentent des leviers de durabilité significatifs, et à la réduction des nuisances (sonores ou relatives à la qualité de l'air).

Dans les faits, l'objectif de renforcement de la part des modes actifs se prête assez peu aux investissements lourds et relève plus largement d'un accompagnement des pratiques, par des outils pédagogiques par exemple.

Les sujets plus récemment émergents tels que le véhicule autonome ou les plateformes de données numériques sont encore peu représentés dans le panel; une mention est faite pour les stratégies très intégrées telles que mises en œuvre à Grenoble ou Bordeaux et qui mériteraient d'être approfondies. Si ÉcoCité n'a pas certes pas couvert toutes les actions menées par ces territoires toutes les problématiques de la mobilité ont néanmoins été traitées. Le Cerema indique, en ce sens, l'intérêt que pourrait représenter le chantier de l'évaluation des stratégies intégrées



## Intervention de Michel Duchêne, Vice-Président de Bordeaux métropole

Michel Duchêne souligne le rôle d'accélérateur qu'à pu jouer ÉcoCité pour débloquer des situations, grâce à un cadre strict défini et porté par l'État avec des financements à la clé. ÉcoCité est ainsi un « formidable outil de la dynamique urbaine ». « C'est essentiel, car nous n'avancions pas », souligne Michel Duchêne. ÉcoCité permet de dynamiser, transformer. C'est de plus un vrai projet politique, car il définit un cadre dans lequel doit s'inscrire les collectivités et les porteurs de projets. C'est un cadre culturel.

Ainsi, les projets d'hôtel logistique sont partis d'un échec, reposant sur l'incapacité de la métropole à mettre tous les acteurs de la filière autour de la table. Repris à titre privé par le groupe La Poste, le projet d'Hôtel Logistique Urbain a été inauguré cette année et fonctionne très bien.

Michel Duchêne souligne l'importance pour les élus d'affirmer leur volonté de manière politique. Il note toutefois ses effets pervers, indiquant ne pas toujours être suivi par la population, notamment sur le thème de la densité, rejeté par un certain nombre d'habitants. Le désir de s'installer le plus loin possible de la ville-centre, sans mesurer le coût pour la collectivité, entraîne de fait un étalement urbain incontrôlable en Gironde. Ainsi, trois maires de couleurs politiques différentes ont décidé de mener une conférence de presse autour des questions de la baisse de la densité et la diminution de la construction de logements. Michel Duchêne indique que toute notre politique a été menée sur le réaménagement de la ville et que l'on sent désormais une forme de saturation et un rejet du développement de cette « ville millionnaire » ; avec notamment la création de certaines associations contre les parisiens ou l'accueil de nouveaux arrivants. La problématique des déplacements interroge la question de la densité et également celle des nouveaux quartiers : « Quel supplément d'âme transporte-t-on dans ces nouveaux quartiers ? faut-il des agents d'ambiance ? ». Notre volonté de développer la mixité sociale rencontre également des freins. La métropole de Bordeaux accueille 60 % de logements sociaux. Le recul de l'usage de la voiture s'est arrêté et son taux d'utilisation augmente depuis un ou deux ans. Michel Duchêne souhaite que l'on s'interroge sur notre dynamique démographique ininterrompue et ses effets sur la qualité de vie des habitants.

## Intervention de Jean-Michel EVIN, DGA de Grenoble-Alpes Métropole chargé de la cohérence territoriale

Jean-Michel Evin indique que le projet ÉcoCité à Grenoble a permis d'être un accélérateur d'intégration entre les sujets d'urbanisme et de transport, dont l'articulation est au cœur des pratiques opérationnelles des techniciens de l'urbain. Il indique cependant que les gisements de progrès sont devant nous y compris devant des opérations qui ont l'effet de marqueurs, tels que le Pavillon des mobilités, le projet de zone à faibles émissions (ZFE) ou le travail mené sur le vélo. Pour répondre à la question de la densité évoquée par Michel Duchêne, Jean-Michel Evin indique que la densité forte du projet Presqu'île a été accompagnée d'une forte anticipation des questions de mobilités. Il cite quelques sujets d'avenir qui méritent un appui de l'État, tels que l'autoroute en ville, le projet de création de voie de covoiturage sur l'autoroute A 480 (autour de la massification du covoiturage), le transport par câble en milieu urbain ou l'innovation servicielle, en particulier le pass mobilité développé via un partenariat d'innovation, qui doit être résolument orienté vers l'utilisateur.

Les sujets à traiter restent le covoiturage et le développement de sa part modale. La métropole compte 2,6 millions de déplacements par jour, dont 85 % de déplacements de proximité, les 15 % restant représentant 40 % des kilomètres parcourus. En tant que syndicat national des transports en commun, la métropole de Grenoble a engagé un travail politique et technique sur le sud Isère avec la

région Auvergne-Rhône-Alpes pour élargir son périmètre d'intervention, sur le modèle des syndicats mixtes toulousains dont le grand périmètre a été mis en place il y a quarante ans. L'enjeu est de rendre la combinaison ferroviaire-inter-urbain et covoiturage plus performante. Si beaucoup de sujets sont partagés à l'échelle des métropoles, l'intégration du niveau départemental et régional est une nouveauté.

Michel Duchêne rebondit toutefois sur les propos de Jean-Michel Evin en indiquant que la question des financements cruciale. L'abandon de l'écotaxe a en effet conduit à diminuer les ambitions initiales de la métropole.

Concernant l'autopartage, le retour d'expériences montre que cela ne marche pas de manière massive, alors que cela représente pourtant la seule solution pour répondre à cette problématique, qui implique toutefois un changement des comportements. Certaines conditions sont cependant nécessaires, comme la mise en place de voiries dédiées ou encore le fait de prendre des décisions fortes pour signifier aux citoyens qu'il n'est pas possible de procéder autrement. La solidarité entre collectivités est indispensable pour dépasser ces freins. Les métropoles ont aujourd'hui la capacité d'imposer les zones à faibles émissions (ZFE). Mais ce sujet implique de changer d'échelle en dépassant celle des métropoles et nécessite des mesures législatives nouvelles pour être mis en œuvre.

Concernant les changements de comportement, Christian Curé renvoie aux agences de mobilité et au management de la mobilité, y compris sur les aspects intergénérationnels et vis-à-vis de populations fragiles. Il indique que le Cerema travaille sur ces sujets. Sur le péri-urbain, Christian Curé souligne qu'il y a un enjeu fort de partage de l'espace public qui est aussi l'intérêt des ZFE et rappelle l'existence de l'outil du TOD *transit oriented development*. Sur le covoiturage il indique que l'on est actuellement encore beaucoup au stade de l'expérimentation, que le marché n'est pas encore adapté et qu'il existe par ailleurs une dissémination de l'offre. Enfin Christian Curé invite tous les acteurs présents lors de la rencontre, à se reporter à l'initiative French Mobility, qui vise la mobilité du périurbain et dans laquelle le Cerema est engagé au côté de la Banque des Territoires.

Claire Wantz référente technique du programme POPSU de la métropole de Lyon présente dans la salle est invitée à partager son programme de travail. Elle indique que POPSU est la plateforme d'observation des politiques et des stratégies urbaines du Plan urbanisme construction et architecture (PUCA) co-financée par 15 métropoles. Le thème de travail de cette année interroge justement la relation entre les métropoles et les autres territoires. Le financement du programme est partagé à parts égales entre l'État et les collectivités à hauteur de 50 000€. Un travail de comparaison entre métropoles est prévu en janvier autour de la présentation des avancées réalisées par chacune des métropoles. Le 18 janvier est prévu le 1er forum POPSU métropole 2018-2020.

## Clôture de la journée par Paul Delduc

Paul Delduc clôture cette journée en remerciant chaleureusement la métropole du Grand Lyon, les élus Bruno Charles et Pierre Hémon ainsi qu'Anouk Desouches qui a œuvré avec les équipes du ministère pour l'organisation de cette journée et pour le programme de visites qui se sont tenues la veille de la rencontre. Paul Delduc formule quelques requêtes auprès des membres du réseau. Il invite en effet les ÉcoCités à alimenter l'explorateur afin de permettre une large diffusion de ces retours d'expériences, sur la base de résultats évalués. Il invite également les élus à s'associer à la DGALN pour copiloter la stratégie de la démarche ÉcoCité. Paul Delduc annonce que les 10 ans d'EcoCité seront fêtés en 2019 avec une publication valorisant les expérimentations les plus prometteuses et une forte présence sur les réseaux sociaux notamment LinkedIn. Il invite les territoires à participer à cette communication en organisant les relais au niveau local.