



Groupe 1

- objectifs
- répartir dans le temps les déplacements
  - limiter les distances et le nombre de déplacements carbonés (sobriété des modes de vie)
  - optimisation des déplacements : ville du quart d'heure (urbain) et densification des bourgs en périurbain
- conditions/  
freins à lever
- connaître réellement les besoins et les pratiques de mobilité (questionner les indicateurs d'aide à la décision)
  - organiser la gouvernance à l'échelle de l'aire urbaine
  - revoir la cohérence et le partage des compétences des acteurs (stationnement/voirie)
  - accompagnement aux changements (animation et représentations ...)
  - planification urbaine plus vertueuse (relocalisation des emplois et des services\*)
- co-bénéfices /
- orienter mieux les investissements
  - bénéfique des gains de temps et d'argent pour d'autres activités
- risques
- risque sociaux et modes de vie contraints
  - risque de non amortissement des investissements passés
  - \* La planification ne répond pas nécessairement à l'adéquation entre l'emploi et l'habitat à proximité



Groupe 2

- objectifs**      Orienter les gens sur des modes de transport moins carbonés  
 Optimiser les infrastructures (souplesse d'usage de la route – « le report modal passera par la route » Anne Aguilera)
- conditions/ freins à lever**      Analyse fine par axe pour proposer le meilleur transport collectif  
 Développement des rabattements et connexion entre les modes (débat sur les places de parking relais: nuisances, artificialisation des sols)  
 Performance de l'offre alternative  
 Débat sur les contraintes sur l'usage de l'automobile
- co-bénéfices / risques**      Densifier autours des pôles de centralité  
 Acceptation des nouvelles modes et des interdictions (ex donné par Jean Coldefy de la concertation à Göteborg sur l'instauration d'un péage urbain : donner un sens à la contrainte)



Groupe 3

objectifs

réduire les consommations énergétiques et les émissions des véhicules sur tout le cycle de vie du véhicule

conditions/ freins  
à lever

- R&D, notamment sur le secteur logistique
- Production de l'énergie (électricité décarbonée, soutenabilité du système électrique, hydrogène vert, bio-GNV)
- Réseaux de distribution (GNV, bornes de recharge, H2)
- Choix des technologies : quelle technologie, pour quel usage, sur quel territoire? => Stratégie de long terme
- Modèle économique de ces technologies émergentes: Prix d'achat du véhicule, prix des carburants, coût d'usage; Investissements (véhicules, réseaux de distribution); prix de revente difficile à estimer
- Stratégies industrielles : redynamisation de filières; influence des lobbies.
- Evolution de la façon de conduire (éco conduite, limitation de la vitesse)

Risques / co-  
bénéfices

- Tensions sur les matières premières et impact environnemental de la production des batteries
- Impacts sur les secteurs de la distribution et de la production de l'énergie
- Ne résout pas les problématiques de congestion : effet rebond
- Autre effet rebond : augmentation du poids des véhicules
- Smart grid pour accompagner le développement des ENR
- Amélioration de la qualité de l'air
- "Verdissement de l'image "