

MÉTROPOLES MOBILITÉS TERRITOIRES

LES TERRITOIRES
EN MOUVEMENT

L'accessibilité des **TERRITOIRES** périphériques

RENCONTRES NATIONALES DU TRANSPORT PUBLIC 2021

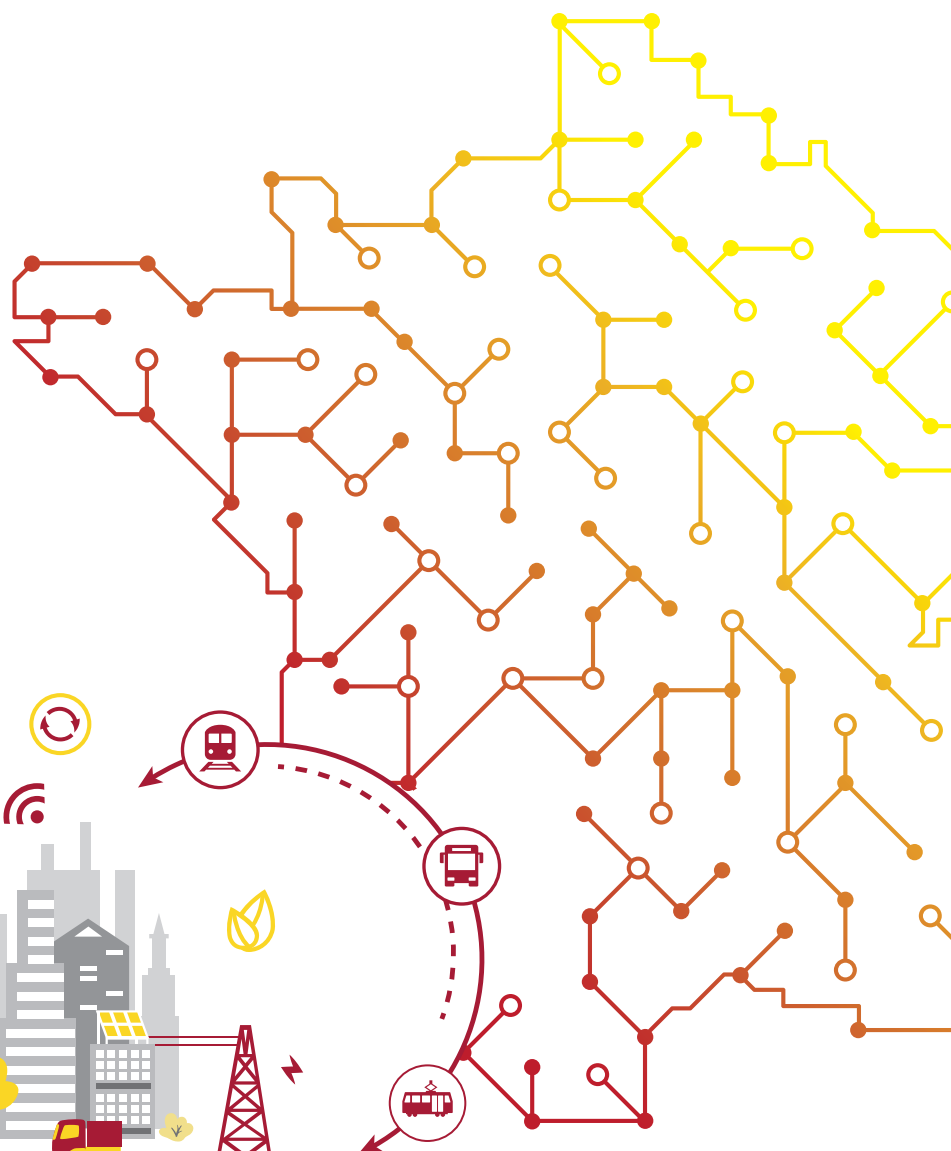
7 Stratégies territoriales

- Toulouse • Montpellier • Narbonne
- Montauban • Nîmes • Béziers • Albi

DOSSIER

Métropoles & Mobilités

Les territoires en mouvement



50€

«Zéro accident» – enfin presque!

Dans l'avenir, la connectivité accrue entre les véhicules et leur environnement permettra de protéger tous les usagers de la route – enfin presque.

Mais aujourd'hui déjà, les technologies de sécurité de ZF peuvent aider à éviter les accidents ou du moins à atténuer leur gravité. Pour ZF, la «Vision Zéro» n'a rien d'un objectif abstrait. Grâce à des capteurs et des caméras de haute performance, nous contribuons à construire un monde sans aucun accident de la circulation.



MÉTROPOLES & MOBILITÉS LES TERRITOIRES EN MOUVEMENT

Un Hors série de
la marque Mobily-Cités

Édité par **PLM Médias-
Presse-Communication**
www.mobily-cites.fr

Elles/ils ont participé à ce numéro :
Madame Carole Delga
Monsieur Pascal Bertheaud

Mesdames et Messieurs :
Tatiana Babichéva
Audrey Goldkranz
Gérard Cambillau
Jean Coldefy
Didier Geiben

Mais également :
Florence Guernalec, journaliste
Camille Valentin, spécialiste
des relations institutionnelles.
Loïc Fieux, journaliste ingénieur,
expert en transport toutes
motorisations confondues.
Marc Fresso, journaliste spécialiste
des Transports et des mobilités.
Grégoire Hamon, journaliste

Sans oublier :
Laurent Chevereau
Frédéric Neuman
Yoan Le templier

Photographie :
Christophe Recoura,
Loïc Fieux
Aurélien Wolff
Pierre Lancien

Secrétariat de rédaction :
PLM Médias & communication

Direction artistique et
Conception graphique :
Nicolas Dumont

Impression :
GPS
16 rue Faidherbe
75011 Paris

Publicité et partenariats
PLM Médias & Communication
pierrelancien@orange.fr
tel : 06 48 67 33 44



Le papier certifié PEFC que nous utilisons
en grande majorité permet de lutter contre
la déforestation :

La fabrication puis l'impression de papier certifié PEFC
participent à la gestion durable des forêts.
Elle garantit le respect des fonctions environnementales,
économiques et sociales des forêts et permet d'assurer
le renouvellement de la forêt, tout en préservant l'eau,
les sols, la faune et la flore de ce milieu naturel.
La certification PEFC permet ainsi de mobiliser
le bois tout en préservant le milieu forestier.

Page 06 ÉDITOS

CAROLE DELGA

Présidente de la région Occitanie

PASCAL BERTEAUD

Directeur Général du CEREMA

Page 32 LA BILLÉTIQUE

Par **DIDIER GEIBEN**

Page 48 LA SOLUTION AUTONOME

Par **TATIANA BABICHEVA**

Page 66 LES STRATÉGIES TERRITORIALES

Interviews de

JEAN-LUC GIBELIN, CHRISTIAN PERROT, PASCAL MORGANTI

par **Florence GUERNALEC**

74 | TOULOUSE Avec **PHILIPPE PERRIN**

78 | MONTPELLIER Avec **JULIE FRÊCHE**

82 | NARBONNE Avec **JEAN-MARC JANSANA**

84 | MONTAUBAN Avec **THIERRY DEVILLE**

Page 10 LES TERRITOIRES EN MOUVEMENT !

Introduction de

JEAN COLDEFY

Interviews de

BENJAMIN BEAUDET

AUDREY GOLDKRANZ

DAVID BOROT & LAURENT EISENMAN

ERIC CHAREYRON

Page 38 EVOLUTION DE LA CONTRACTUALISATION DES APPELS D'OFFRES

PAR **LOÏC FIEUX**

Page 56 TRANSITION ENERGÉTIQUE EN OCCITANIE

Interviews de

RAPHAËL CONSTANTIN

RICHARD BALDACCHINO

Par **MARC FRESSOZ**

62 | OBLIBUS

86 | NÎMES Avec **MARC DUCHENNE**

90 | BÉZIERS Avec **CLAUDE ALLINGRI**

92 | ALBI Avec **JEAN-MICHEL BOUAT**



Métropoles & Mobilités 2021

Le 14 Juillet dernier la Commission européenne a présenté sa feuille de "route" pour transformer en profondeur le secteur automobile. Elle propose de mettre un terme à la vente des véhicules diesel et essence dès 2035, pour les remplacer par des voitures électriques, ce qui revient à interdire les moteurs thermiques.

En ne trouvant aucune résistance politique suite aux événements qui se sont produits en Allemagne au début de l'été, la commission s'attaque aux principales sources d'émission de GES, (le transport et la production d'électricité en Europe) lui permettant ainsi d'accélérer le pacte vert et gagner 5 ans sur le calendrier.

Faiblement développé en TC, les espaces peu denses et périphériques n'offrent bien souvent comme seul moyen de transport que la voiture individuelle équipée d'un moteur thermique.

Les politiques de mobilité dans les territoires n'ont pas cherché à diversifier l'offre, car il n'y avait aucune raison de remettre en question la prééminence de la voiture et sans doute aussi que d'un point de vue technique elles ne savaient pas bien développer autre chose que des services réguliers, existant déjà en ville.

Les espaces peu denses étant institutionnellement indépendant par rapport aux agglomérations denses, du fait du découpage intercommunal et des périmètres des AOM ne les incluant pas, les actions en matière de mobilité se sont donc déployées de manière autonome par rapport aux espaces denses, si bien que **ce sont deux mondes très différents et donc deux modes de mobilité différents** qui se structurent dans chacun de ces espaces.

Ainsi, la voiture, symbole d'émancipation des années 60, va-t-elle devenir un produit cher et difficilement accessible ? Comment vont réagir les populations, souvent fragiles, résidentes dans les espaces peu desservis par un réseau de transport collectif et par des infrastructures adaptées ?

Autant de questions auxquelles "Métropoles & Mobilités 2021" tente de répondre en mettant en avant les différentes offres apportées par les transporteurs et exploitants aux nouvelles directives de la commission.

Pierre LANCEN



© Philippe Grollier

CAROLE DELGA

PRÉSIDENTE DE LA RÉGION OCCITANIE

La mobilité est avant tout le droit pour chaque citoyen de réaliser ses projets sans l'entrave de la distance

Pour beaucoup de Français, c'est elle qui viendra en partie conditionner leur éducation, leur vie professionnelle, sociale ou encore familiale. C'est dire si la mobilité de tous doit être pensée comme un moyen d'émancipation, d'accès aux services publics, à l'enseignement, à l'emploi. Elle est ainsi un élément constitutif de l'égalité et de la solidarité entre territoires face au risque d'une France à deux vitesses, avec d'un côté des métropoles et de grandes villes connectées et desservies en transports en commun, et de l'autre des zones rurales qui en seraient dépourvues.

Par ailleurs, les mobilités du futur se développent dans nos territoires, elles constituent une filière économique durable. Cette filière doit aujourd'hui répondre aux nouvelles attentes légitimes de nos concitoyens qui demandent à pouvoir se déplacer avec un haut niveau de service, à moindre coût et de manière plus écologique. Ce postulat guide notre politique régionale : desservir et connecter tous les territoires, en misant sur l'intermodalité, la mobilité du porte-à-porte, et bien sûr en innovant pour favoriser l'émergence de nouvelles solutions plus respectueuses de l'environnement.

Dans cette stratégie, nous avons fait du train le principal pivot. Dès 2017, à la suite des Etats Généraux du Rail et de l'Intermodalité, nous avons posé le cadre de notre ambition : rouvrir les lignes fermées, développer les dessertes, investir pour sauver le réseau... Nous avons gagné de nombreux combats, la qualité de service s'est nettement améliorée, les voyageurs sont au rendez-vous ! Nous maintiendrons ce cap dans les années à venir, qui verront notamment la réouverture de lignes comme Montréjeau-Luchon ou la Rive droite du Rhône. Nous poursuivrons notre action pour accélérer sur la relance du fret ferroviaire et du train de nuit, des solutions incontournables si on veut véritablement réduire l'empreinte carbone de nos déplacements et limiter le nombre de camions sur les routes.

Parce que je crois au train, j'ai également souhaité engager l'Occitanie dans de nombreuses innovations : le premier prototype de train hybride (thermique / électrique par caténaire / batteries) circulera en Occitanie en 2022, le train à batterie rechargeable sera expérimenté en 2023 et le train à hydrogène est attendu pour 2025 sur la ligne Montréjeau-Luchon justement.

Dans les secteurs non desservis par le réseau ferroviaire, nous avons développé les cars liO en travaillant sur l'harmonisation de l'offre, la tarification, l'augmentation des dessertes et la connexion avec les trains régionaux. On ne peut pas simplement demander à nos concitoyens de réduire l'utilisation de leur voiture sans apporter des alternatives concrètes... Il convient de proposer une offre de transports en commun réellement adaptée à leurs besoins, et le vélo comme le covoiturage sont aussi des solutions de mobilité à intégrer.

Concernant les déplacements locaux, au-delà des axes principaux de circulation, j'ai proposé aux Communautés de communes de travailler ensemble à l'analyse des besoins et à la définition de solu-

tions adaptées aux attentes des usagers. Nous déléguons déjà aux EPCI l'organisation des transports à la demande que nous finançons à hauteur de 70%. Ensemble, nous devons innover vers des solutions de mobilités actives, partagées et solidaires afin de répondre aux défis de la mobilité pour tous.

Par ailleurs, la question de l'accès aux transports en commun est intimement liée à celle de leur coût. J'ai donc souhaité avancer sur le sujet de la gratuité, en généralisant à partir de cette rentrée 2021 la gratuité du transport scolaire pour tous les élèves de la maternelle au lycée. Et nous allons même plus loin, avec notre dispositif "+ = 0", qui permettra aux jeunes de 18 à 26 ans de voyager gratuitement en train, et à volonté. Là encore, l'Occitanie innove ! Et pour les autres publics, nous développons massivement les petits prix, avec des offres à 1€ toute l'année sur le réseau ferroviaire et des billets de cars plafonnés à 2€.

Ce besoin de mobilité, il s'exprime aussi dans la connexion de notre territoire avec Paris. Je pense à la grande vitesse bien sûr, entre Toulouse et Bordeaux tout comme entre Montpellier et Perpignan. Elle permettra de réparer enfin une véritable injustice territoriale : aujourd'hui, 60% des français à plus de 4h en train de Paris résident en Occitanie ! C'est aussi ce qui a motivé notre mobilisation pour préserver les liaisons aériennes vers la capitale depuis Rodez, Castres ou encore Perpignan. Pour désenclaver ces territoires, attirer des entreprises et donc créer de l'emploi, leur connexion avec Paris et les grandes métropoles est indispensable.

Enfin, et je le constate à chacun de mes déplacements, nos territoires regorgent d'acteurs innovants. Prenons l'exemple de l'hydrogène qui offre de véritables perspectives d'avenir pour décarboner nos transports : à Albi, Safran produit déjà des bus et expérimente avec nous la transformation d'autocars à motorisation thermique en autocars à propulsion électrique alimentée par une pile à combustible à hydrogène ; à Béziers, Genvia est en passe de devenir un acteur majeur de l'hydrogène vert ; à Tarbes, Alstom conçoit la chaîne de traction du futur train à hydrogène... Je pourrais en citer bien d'autres, mais ces quelques exemples témoignent de la vitalité de nos territoires, de leur capacité à innover pour des transports plus propres et plus connectés. Ce formidable éco-système, nos laboratoires de recherche et nos entreprises à la pointe de l'innovation nous permettront également de voir naître en Occitanie l'avion du futur, l'avion vert. Nous avons ici les idées, les moyens et l'envie pour imaginer aujourd'hui, les transports de demain ! ●



ATEC
ITS FRANCE

JEAN COLDEFY

DIRECTEUR DU PROGRAMME MOBILITÉ 3.0 D'ATEC
ITS FRANCE, ANCIEN RESPONSABLE ADJOINT DU
SERVICE MOBILITÉ DE LA MÉTROPOLÉ DE LYON



Le XXI^{ème} siècle verra-t-il la fin de la voiture ?

Les émissions de CO2 qui s'accumulent dans l'atmosphère depuis la révolution industrielle sont la cause de l'élévation de température de la planète, le CO2 mettant 80 ans à se dégrader. Les conséquences sont gravissimes : sécheresses accrues, déplacements de population à venir...

Pour contenir le réchauffement climatique à +1.5° C par rapport à 1900, là où nous en sommes rendus aujourd'hui, l'UE et la France s'engagent à réduire de 55% d'ici 10 ans nos émissions. Les mobilités sont en France le 1er poste d'émissions de CO2, et notamment la voiture qui représentent 16% des émissions totales du pays (20 fois plus que les vols intérieurs). Ainsi il semble évident de devoir réduire l'usage de la voiture pour atteindre ces objectifs. Et dans un monde hypermédiatisé, il faut raconter des histoires simples dont la cohérence paraît manifeste. Ainsi pour avoir moins de voitures il faudrait par exemple plus de vélos ou des transports collectifs gratuits. Pour juger de la pertinence de ces affirmations, il convient de considérer la réalité des territoires d'une part et les performances comparées des modes de transport d'autres part.

DES TERRITOIRES TRÈS DIFFÉRENTS EN TERMES DE BESOINS ET OFFRES DE MOBILITÉ

La répartition de la population permet de mieux comprendre comment les enjeux de mobilité et de décarbonation s'inscrivent dans

les territoires. Le récent document de l'INSEE, "La France et ses territoires" donne des informations précieuses permettant de sortir de la dichotomie Urbain / Rural, en analysant notamment la répartition de la population dans les aires urbaines* :

Ainsi, les communes centres des très grandes aires urbaines représentent 8% de la population et si l'on regroupe les territoires par densité, on arrive à une quasi-égalité entre des territoires de densité rurale et ceux urbains, loin du discours sur les 2/3 de la population habitant les métropoles. Cette décomposition permet de distinguer les fonctionnements des mobilités dans les territoires : des territoires sous influence de grands pôles urbains (pouvant comprendre des petites villes et villes moyennes), des villes moyennes autonomes, du rural polarisé, et le rural non polarisé. Ainsi 37% des français habitent dans le centre ou en 1^{ère} couronne des grandes aires urbaines (> 200 000 hbts), quand 37% habitent dans des petites aires urbaines ou du rural non polarisé, le solde se jouant en 2^{nde} couronne des grandes aires urbaines. Les réalités des déplacements selon ces territoires sont évidemment très différentes :

* Une aire urbaine est composée de toutes les communes dont au moins 40% des actifs travaillent dans le pôle central. À des fins de comparaisons internationales ce seuil a été abaissé récemment à 15% avec les aires d'attractivité urbaine.

	POPULATION				
	Communes centres	Autres communes en pôle	Communes des couronnes	Communes hors attraction des villes	Ensemble
Aire de Paris	3%	13%	4%		20%
700 000 habitants ou plus (hors Paris)	5%	5%	9%		20%
200 000 à moins de 700 00 habitants	7%	4%	13%		24%
50 000 à moins de 200 000 habitants	6%	1%	11%		18%
Moins de 50 000 habitants	6%	1%	6%		12%
Communes hors attraction des villes				7%	7%
Ensemble	28%	23%	43%	7%	100%

- une profusion d'alternatives à la voiture dans les centres des grandes villes versus une quasi absence en zones rurales et trop faible présence en 1^{ère} et 2^{nde} couronnes des grandes villes.
- des distances parcourues journalières recelant de grands écarts autour de la moyenne journalière : **de 5 km pour le 1^{er} quartile de l'habitant des centres villes à 45 km pour le dernier quartile de l'habitant des zones rurales !** Ces chiffres de l'ENTD 2008 devraient s'amplifier dans l'enquête 2018 (dont les résultats devraient paraître prochainement) compte tenu de la polarisation des emplois sur les grandes villes
- des distances domicile / travail qui pèsent 60% des distances parcourues et font en moyenne 34 km/j (synthèse des EMD données CEREMA), avec la aussi de grands écarts autour de cette moyenne. **La plupart de ces distances ne sont pas accessibles par le vélo et l'offre en transport en commun et en parcs relais est bien trop faible pour répondre à la demande.** Hors Ile-de-France, près de la moitié des employés et des cadres qui travaillent dans les centres villes n'y résident pas. **En Ile-de-France, 60% des employés travaillant sur Paris n'y résident pas, Paris voit arriver chaque jour 1 100 000 actifs quand 333 000 en sortent.**
- Si l'Ile-de-France dispose d'une offre très importante en TC (un peu plus que le reste de la France pour 20% de la population) ce n'est pas le cas dans les grandes agglomérations avec **une offre TER qui n'a pas suffisamment accompagné leur développement.** Ainsi il est fréquent que 25% des actifs des grandes métropoles n'y résident pas. Sur la métropole de Lyon cela représente **220 000 personnes avec 35 000 places dans les TER, qui sont évidemment saturés aux heures de pointe.** Voilà pourquoi des centaines de milliers de voitures engorgent les grandes villes : **c'est un manque d'offres et non un problème de demande.** Les partisans de la gratuité font une erreur fondamentale de diagnostic pour les grandes aires urbaines.
- Les études régulières (INSEE et enquête annuelle ParcAuto de Kantar) montrent que le kilométrage parcouru en voiture par les ménages s'il est d'environ 12 000 km / an recèle de grandes disparités territoriales : un habitant des centres des grandes villes parcourt 3 à 4 fois moins de km par an qu'un habitant du rural et du périurbain. Ceci est le résultat de la présence ou de l'absence d'options alternatives : **si les parisiens ont le taux de possession et d'usage de la voiture parmi les plus faibles au monde c'est parce qu'ils disposent du réseau de transport en commun le**

plus dense du monde avec une station de métro tous les 300m, et non du fait d'une conscience écologique des urbains supérieure à la moyenne des français.

Tout ceci explique que les aires urbaines représentent 60% des émissions de GES de la mobilité voyageur et qu'en leur sein la ville centre ne pèse en général que 2% des émissions, l'essentiel se passant au sein des couronnes et dans les liens centres périphéries entre la ville centre et ses couronnes. Déployer des pistes cyclables en centre-ville n'aura que très peu d'impact sur les émissions de GES. C'est dans l'intermodalité vélo+TC sur les liens centres périphéries qu'il faudrait porter l'effort, ainsi qu'en 1^{ère} couronne.

LES PERFORMANCES OBJECTIVES DE LA ROUTE

En termes de performances comparées des modes, les principaux critères de choix des usagers sont le temps de transport, le coût et le confort, ce que les économistes des transports ont modélisé depuis longtemps par le coût généralisé qui intègre la valeur du temps. Le temps de transports représente de loin la part la plus importante (80%) dans le choix modal compte tenu de la hausse des revenus depuis un siècle (x10) : le temps est dans nos sociétés

DÉPENSES D'EXPLOITATION		
€/voy. km	Route	TC
Exploitation	0,26	0,23
APU	0,03	0,08
Ménages	0,22	0,07
Entreprises	0,02	0,08

RECETTE PUBLIQUE DE LA MOBILITÉ			
Milliards €	Route	TC	Aérien
VT province	-	4,6	-
VT IDF	-	4,7	-
TICPE	31,3	-	-
Recettes hors carburants	6,7	0,8	3,8
Autoroutes concédées	3,7	-	-
TOTAL	55,6		

Dépenses d'exploitation en voyageurs km (APU = Administrations publiques) et recettes totales publiques 2019 de la mobilité, source : Comptes transport de la nation 2020, SDES / INSEE + recettes autoroutes concédées (IS, redevance domaniale, taxe Aménagement du territoire)

d'abondance la ressource rare par excellence. Or la voiture dispose d'un avantage considérable en la matière : elle permet de se rendre n'importe où avec 1 millions de km de voiries contre 30 000 de voies ferrées, en des temps réduits et à des horaires choisis. En termes de couts monétaires, les comptes transports de la nation nous donnent une vision fort différente des représentations tenues pour évidentes. Si l'on rapporte les km voyageurs parcourus aux dépenses par mode, la route coute pour la société à peine plus cher que les transports en commun et ses recettes publiques sont supérieures de 34 milliards aux dépenses publiques routières (18 milliards pour l'exploitation des routes). Pour l'usager la voiture coute en moyenne trois fois plus chère que les transports en communs (cars, trains et TCU) au passager kilomètre, cet écart étant de 1 à 2 si l'on considère les seuls transports urbains.

COMMENT EXPLIQUER CE FAIT QUI CONTREDIT NOS CROYANCES EN LA MATIÈRE ?

D'une part l'essentiel des voitures achetées sont des voitures d'occasion, l'âge moyen d'achat en France de la première voiture neuve étant de 57 ans. D'autre part les couts d'entretiens des véhicules ont fortement baissé depuis 40 ans, la durabilité a augmenté. Ainsi l'âge moyen du parc est de 10 ans, deux fois plus qu'il y a 20 ans, et 43% des voitures ont plus de 15 ans. Par ailleurs, la voiture est à la disposition des membres du ménage, elle est de facto déjà partagée avec un taux moyen d'occupation de l'ordre de 1.6 personnes si l'on intègre les déplacements du quotidien, du WE et des vacances (source SDES). Là aussi les écarts autour de la moyenne sont importants entre ceux qui achètent une voiture neuve et les autres, ceux qui font 5 000 kilomètres/an ou 20 000. De même pour les transports en commun, les abonnés paient net de la participation employeur de l'ordre de 5 ct€/km, quand les occasionnels sont à plus de 20, soit au même niveau que le cout moyen de l'automobile. Suite à la hausse récente des tarifs TGV en 2nde classe le cout d'un billet échangeable atteint 0.26 €/km : une aberration pour ceux ayant une faible valeur du temps. Selon les situations territoriales et sociales les couts comparés au km ou au mois entre la voiture et les transports en commun peuvent ainsi aller de l'équivalence à 10 fois le cout des transports en commun. Pour les temps de parcours, les disparités territoriales sont également importantes : dans les centres des grandes villes la vitesse de la voiture est moindre et les alternatives en transports en commun peuvent être efficaces avec des TCSP performants. Les TER offrent lorsqu'ils existent et sont à l'heure des temps de parcours imbattables.

Enfin, du point de vue des finances publiques, la route est un apport conséquent de recettes nettes, mais qui ne sont pas affectées, l'essentiel provenant de la TICPE et des taxes sur les autoroutes, la fin du système concédé étant ainsi une très mauvaise nouvelle pour les finances publiques avec une perte annuelle de 3.7 milliards d'euros. Le déploiement du véhicule électrique obligera l'Etat à revoir la tarification de la voiture, en basculant au km (comme viennent de le faire plusieurs États en Australie pour la voiture électrique) ou vers une vignette ce qui éviterait de pénaliser les ménages devant faire beaucoup de kilomètres. Cette baisse du cout d'usage de la voiture va mettre en pression les transports en commun, puisque le cout moyen de la voiture et des TCU sera d'un faible écart et que l'argument de la pollution disparaîtra. Pour les

	Vitesse (en km/h)	Coût (en €/km)
	Centre : 20 en HC / 7 en HO Couronnes : 30, 50 à 90	0,20
	18 (bus) 20 (tram) 30 (métro)	Abonné : 0,05 Occasionnel : 0,25
	60	Abonné : 0,05 Occasionnel : 0,20
	10 à 20	0,05 0,10 VAE

La vitesse commerciale des bus indiquée est celle de réseaux performants, à Paris elle est de moins de 10 km/h

grandes agglomérations, qui ont besoin de transports en commun pour éviter la thrombose la voiture occupant trop d'espace public, la mise en place d'une tarification légère de l'usage de la voiture devrait s'imposer pour rétablir un différentiel de couts avec les transports en commun et surtout pour disposer d'une ressource affectée permettant de financer les mobilités alternatives à l'image de ce que font les villes scandinaves depuis 30 ans. En conséquence, il apparait assez clairement que décarboner les mobilités nécessite d'adapter les solutions aux territoires et aux situations des personnes, un report modal généralisé n'étant ainsi ni financièrement réaliste ni adapté aux besoins de mobilité des territoires peu denses :

- 1

Dans les grandes aires urbaines, compte tenu de la rareté de l'espace public et des phénomènes de congestion, la décarbonation passera par le report modal avec le déploiement d'une offre alternative en transport en commun pour les déplacements quotidiens longs (> 5 km) donc dans les liens centres-périphéries et au sein des 1ère couronnes, conjuguée à de la contrainte sur la voiture, les mobilités étant déjà décarbonées dans les villes centres. Ce déploiement nécessitera des moyens financiers très importants, le vélo ne pouvant jouer un rôle majeur qu'en intermodalité et dans les 1^{ères} couronnes, la gratuité allant contre le nécessaire déploiement rapide d'alternatives à la voiture.
- 2

Pour les zones de faible densité et les villes moyennes, hors zones à préserver (centre-ville historique...) et hors catégories sociales fragiles qui ont besoin d'un transport peu cher, c'est essentiellement par le véhicule électrique - compte tenu du mix énergétique français peu carboné grâce au nucléaire - que passera la décarbonation.
- 3

Pour les villes moyennes polarisées sur les grandes aires urbaines, c'est par le train que doit passer la décarbonation pour les déplacements domicile travail. Cela suppose d'augmenter les fréquences et de gagner en qualité de service et en fiabilité.

Financer ce programme de manière rapide compte tenu de la vitesse du réchauffement climatique nécessitera de faire baisser les couts via notamment la mise en concurrence des TER et en Ile-de-France (gains potentiels annuels de 2.4 milliards d'euros pour déployer plus d'offres à budget constant), de redéploier les moyens là où sont les besoins avec des moyens assurant l'efficacité de l'argent public (des fonctionnaires en Région évoquent



La gestion des conducteurs au service de la sécurité routière

Découvrez WEBFLEET, la solution de gestion de flotte numéro un en Europe



Assurez la sécurité sur la route. Fixez des heures d'arrivée précises. Améliorez les comportements de conduite. WEBFLEET vous aide à faire tout cela. C'est pourquoi plus de 50 000 entreprises dans le monde font confiance à notre solution pour emmener leurs camions, leurs chauffeurs et leurs entreprises là où ils le souhaitent.

Let's drive business. Further.



le cas de ligne TER si peu fréquentées que le cout par passager est de 20 000 euros/an, le prix d'une voiture neuve), **de retrouver des capacités de financement des transports en commun** (un R/D de 50%, une tarification de l'usage de la voiture dans les grandes villes : gains de plus de 7 milliards annuels) : un redoutable challenge pour les responsables politiques, **mais si nous voulons tenir les objectifs fixés de réduction de GES de 55% d'ici 10 ans, a-t-on vraiment le choix sauf à renier la parole publique et la dé-credibiliser ?**

Aristote écrivait que *"la vertu se situe au milieu, entre le manque et l'excès"*. Eradiquer la voiture est excessif, tout comme vouloir la maintenir partout. Nous commettons souvent trois erreurs : la première **c'est ignorer que la mobilité est un moyen de réaliser nos programmes d'activités et dépend de nos lieux de vie et en premier lieu habitat et le travail**. Ainsi le problème aujourd'hui en France, provient d'un manque criant d'alternatives à la voiture pour les habitants de banlieues et du péri-urbain des métropoles, les 2/3 de la population des aires urbaines, près de 50% de la population française. Il faudrait multiplier l'offre de transports en commun par 3 (et donc financer ces investissements et couts d'exploitation) pour permettre aux habitants du périurbain de laisser leur voiture. Si l'on veut décarboner les mobilités c'est là qu'il faut porter l'effort dans la décennie qui s'ouvre. La ville est le lieu des opportunités et de la rencontre et appartient à tous ceux qui la vivent, sans forcément y résider. Les villes ne peuvent pas se barricader sauf à réamorcer la crise des gilets jaunes et amplifier les fractures sociales et territoriales. Relier et décarboner devraient ainsi être les maîtres mots de la mobilité du XXI^{ème} siècle. **Le corollaire de cette erreur, c'est projeter sur tous les territoires un mode de vie urbain où les alternatives à la voiture sont nombreuses et très largement subventionnées contrairement à la voiture. Vouloir déployer massivement des transports en commun dans les campagnes est tout aussi irréaliste qu'exiger l'air pur des montagnes dans Paris.** La décarbonation de la mobilité dans les zones rurales passera essentiellement par l'électrification du parc automobile.

Notre seconde erreur, c'est de négliger les modèles économiques

et croire que l'argent public n'est pas une ressource rare. L'efficacité de la dépense publique et son efficience sont clés pour assurer la transition écologique : combien de personnes transportées ou de km passagers réalisés pour 1€ dépensé par la société et les fonds publics, combien de tonne de CO2 évitée pour 1€ investi ? Il vaut ainsi mieux faire rouler des cars de 10 t remplis que des trains de 100 t quasi vides au diesel et coutant 4 fois plus cher en argent public.

Enfin la 3^{ème} erreur est de croire que nous allons spontanément ralentir ou réduire nos programmes d'activités. L'homme est ainsi fait qu'il cherchera toujours à améliorer sa condition, innovera pour ce faire et remplira son agenda. Sans brider cette capacité d'innovation dont nous avons plus que jamais besoin en ces temps de réchauffement climatique, il faudra donc aussi introduire de la contrainte : sur les vitesses de déplacements (a-t-on besoin de dépenser des milliards pour gagner 30' sur un long trajet en grande vitesse ?), sur l'occupation de l'espace public en zones denses, sur l'urbanisation afin de densifier les couronnes périurbaines et interdire tout logement éloigné du pôle central ou d'une gare (à l'image de Copenhague qui a interdit depuis longtemps d'urbaniser à plus de 1 km d'une gare ou de Stockholm au XX^{ème} siècle), sur la politique de logement pour éviter la gentrification qui accompagne trop souvent le déploiement de modes lourds de transports en communs, sur la tarification afin de dégager des ressources pour financer la décarbonation de la mobilité qu'il faut commencer dès aujourd'hui.

Le réchauffement climatique nécessite plus de coopération entre les acteurs. Prendre le parti des intérêts particuliers en excluant ceux qui n'habitent pas le territoire mais qui pourtant y vivent est peut-être électoralement payant, mais pour des problèmes globaux c'est le parti des intérêts communs qu'il nous faut prendre. Réduire les émissions de la voiture suppose de renforcer les coopérations entre métropoles, Régions, EPCI pour coordonner les politiques de mobilité, d'urbanisme et de logement. Les turbulences induites par le réchauffement climatique vont être énormes compte tenu des sommes à mobiliser pour réussir la transition, qui vont impacter les ménages, les entreprises, le secteur public. Ce programme ambitieux et positif peut et doit mobiliser les décideurs et les citoyens. Il faut le faire et vite. ●



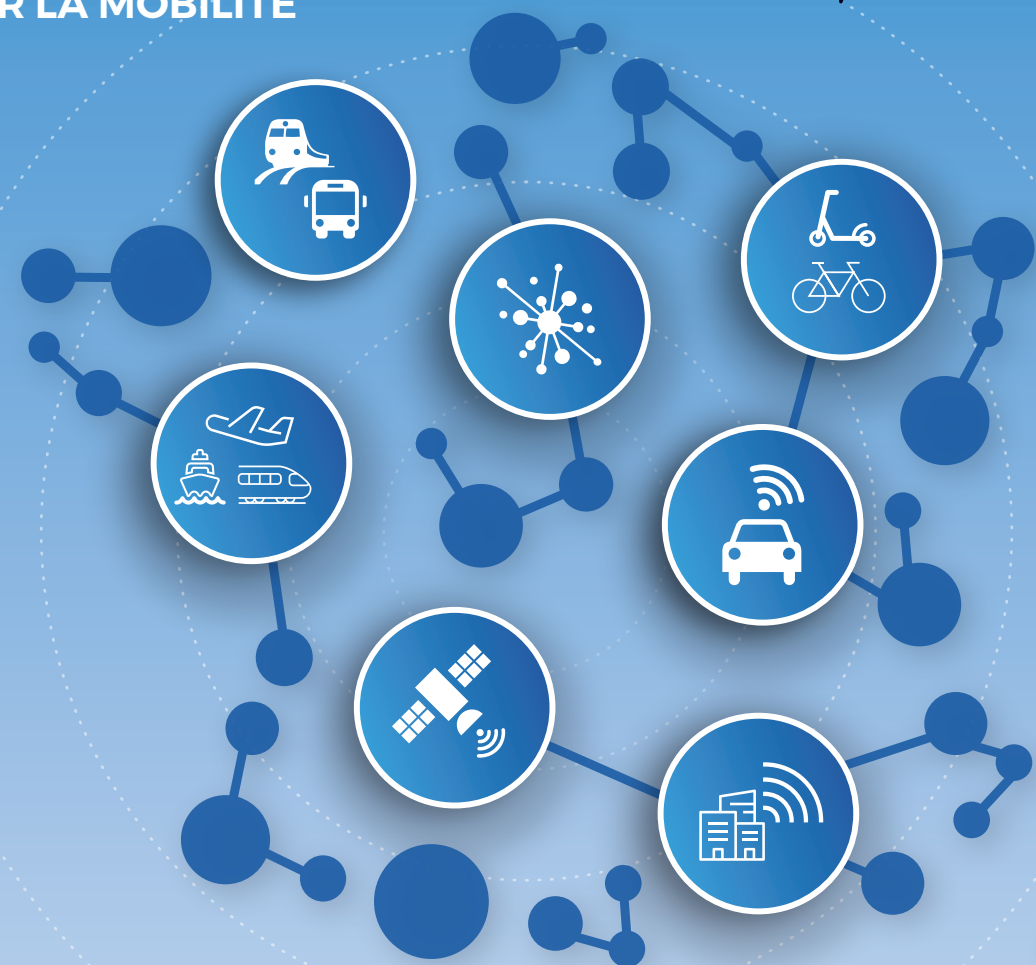
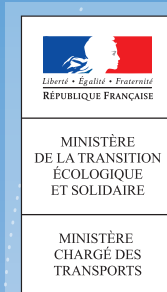
49^{ème} Congrès
ATEC ITS FRANCE
LES RENCONTRES DE LA MOBILITÉ INTELLIGENTE

MARDI 18, MERCREDI 19 & JEUDI 20 JANVIER 2022
PARIS - BEFFROI DE MONTROUGE

**ACCESSIBILITÉ, SÉCURITÉ,
RÉSILIENCE, INNOVATION :
DÉFIS POUR LA MOBILITÉ**

*Conférences,
Exposition, Rencontres*

**SOUS LE HAUT
PATRONAGE DU**



SUIVEZ & PARTAGEZ L'ÉVÉNEMENT SUR TWITTER **#CONGRESATEC2022**

Inscriptions sur congres.atec-its-france.com

**POUR ÊTRE EXPOSANT, SPONSOR OU PARTENAIRE
CONTACTEZ ATEC ITS FRANCE**

→ Anissa MERABET au 01 45 24 71 04 → congres@atec-itsfrance.net

**GRATUIT
POUR LES
COLLECTIVITÉS
LOCALES**