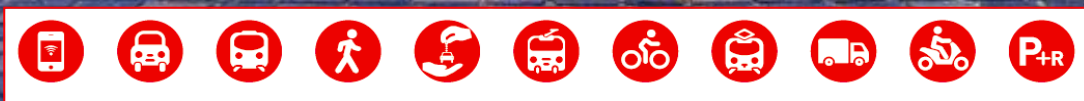




Programme mobilité 3.0

Enjeux et solutions de mobilité





Mobilité 3.0



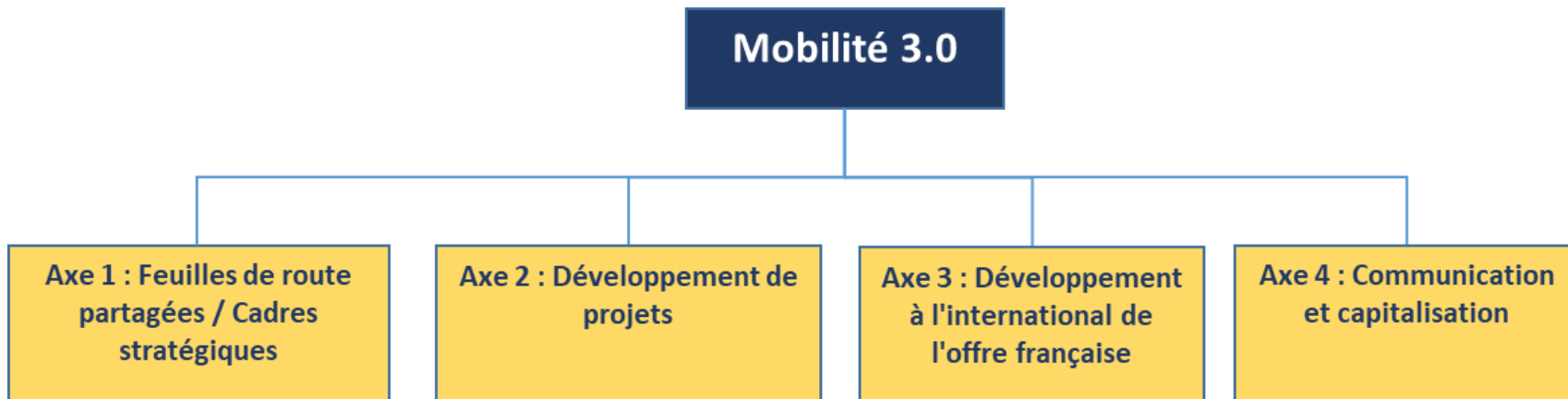
Contexte : Mobilité 3.0

Éléments de contexte

- ✓ **Le numérique, et donc les ITS, connaissent un très fort décollage** avec des enjeux sociétaux et économiques forts.
 - Conduisant à dépasser les silos entre modes, entre services de vie quotidienne et mobilité,
 - Bousculant les frontières actuelles
- ✓ **De nouveaux acteurs se positionnent** avec de nouveaux modèles économiques, venant parfois perturber les dispositifs existants
- ✓ **Comment se positionnent les acteurs français dans ce contexte ?** Comment faire en sorte qu'ils profitent de la vague numérique ?
 - La France historiquement est au 1^{er} rang mondial sur les infrastructures de transport mais prend du retard sur les ITS, du fait d'une absence de stratégie commune entre grandes entreprises, PME, acteurs publics et territoires
- ✓ **ATEC ITS a engagé une démarche de dynamisation de notre écosystème ITS**, soutenu par l'Etat, avec un volet stratégique objet de la présente réunion



Structuration du programme mobilité 3.0





Cadres stratégiques / Feuilles de route

Pilotage

- ✓ COSTRAT (pilotage stratégique) et COMEX (pilotage opérationnel),
- ✓ des groupes d'experts faisant des propositions
- ✓ Un comité des territoires (COTER) afin de partager les approches
- ✓ des séminaires larges permettant de valider – adapter les travaux des groupes d'experts avant présentation au COSTRAT

Feuilles de route identifiées

- ✓ Billettique et IMM : MaaS
- ✓ Gestion multimodale des trafics
- ✓ Solutions ITS pour territoires peu denses
- ✓ Infrastructure connectée
- ✓ Big Data
- ✓ Logistique urbaine

Planning : terminées, phase 2 en cours pour infra connectées et Big Data



Objet des cadres stratégiques

Objectifs des cadres stratégiques

- ✓ Partager un état des lieux
- ✓ Se doter d'une vision à 10 ans de systèmes et services clés,
- ✓ Proposer les actions facilitant les déploiements

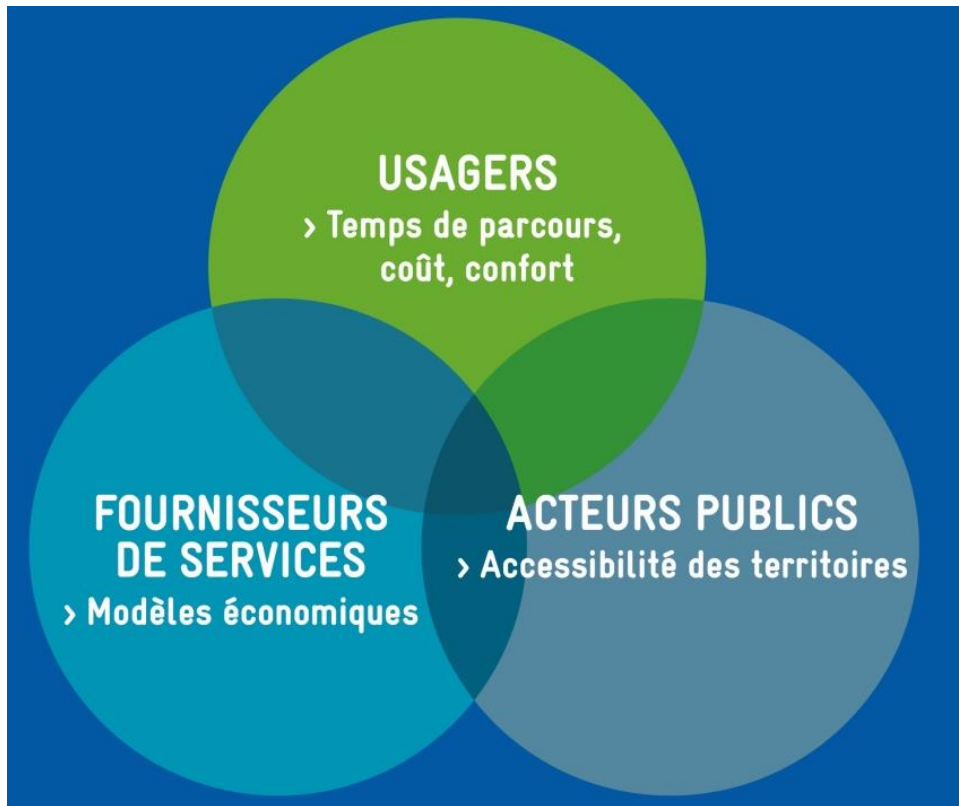
- ✓ Approche produit versus spécifique

- ➔ **Rechercher un consensus maximal des acteurs publics et privés impliqués**
- ➔ **Générer une dynamique de projets d'innovation d'envergure avec des coopérations territoriales public/privé fortes**
- ➔ **Procéder par processus d'échanges permanents**



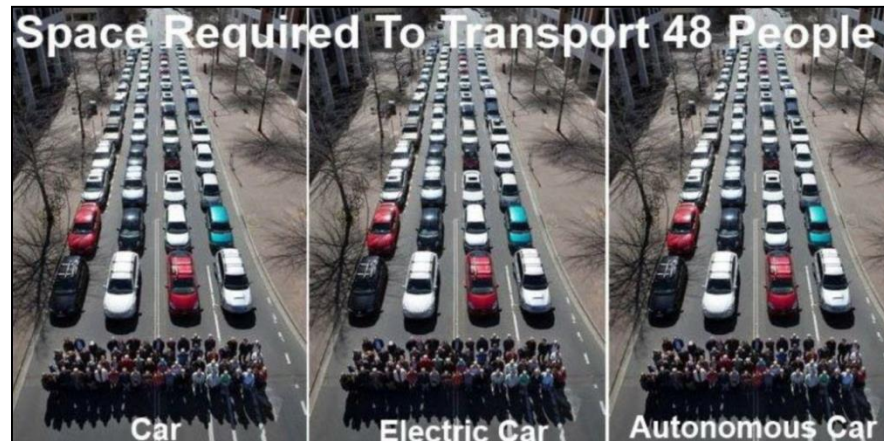
Les grands enjeux de la mobilité

1. Les objectifs des acteurs en présence



Objectifs de la politique de mobilité : **Assurer l'accessibilité des territoires** (emplois, équipements, commerces, ...etc) avec 3 contraintes

- Limiter l'espace public occupé par la voiture en zones denses (des usages excessifs de la voiture : 50% des déplacements de 3km se font en voiture, 1 personne/voiture en HP)
- Rareté des fonds publics
- Qualité de l'air



2. En périphérie, l'offre alternative à la voiture solo est extraordinairement faible

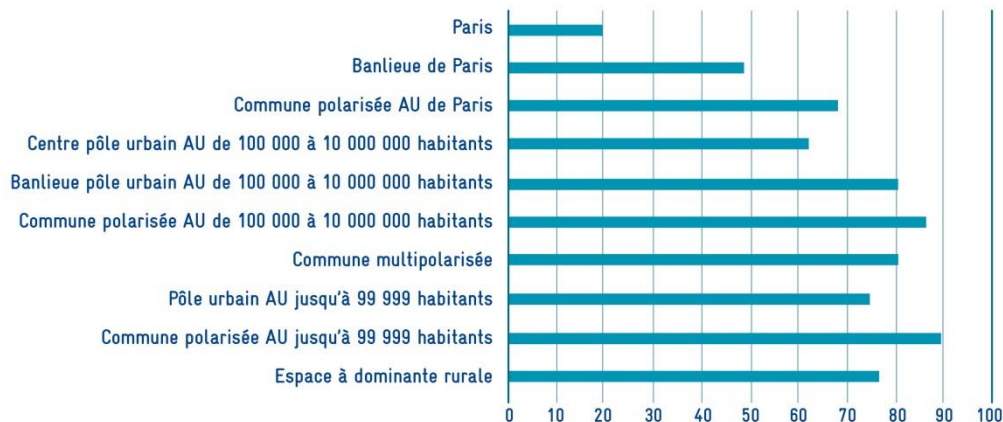
Les emplois se concentrent dans les agglomérations, les distances D/T s'allongent depuis 40 ans.

Les services de mobilités sont concentrés sur les centres urbains

L'offre de TC est sous capacitaire pour permettre aux populations des périphéries de laisser leur voiture

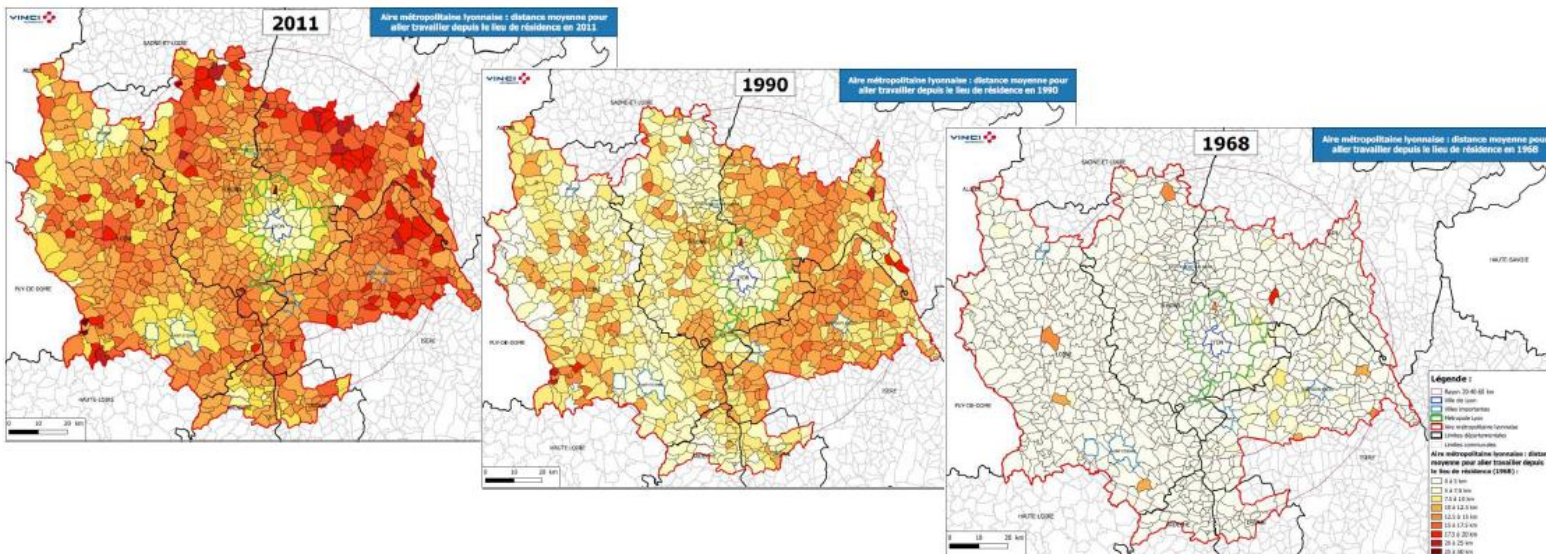
➔ En France les $\frac{3}{4}$ des personnes utilisent leur voiture pour se rendre au travail, 11% les transports en communs.

Part des déplacements en voiture (conducteur ou passager) selon le type d'habitat (en %) en 2008



Allongement des distances

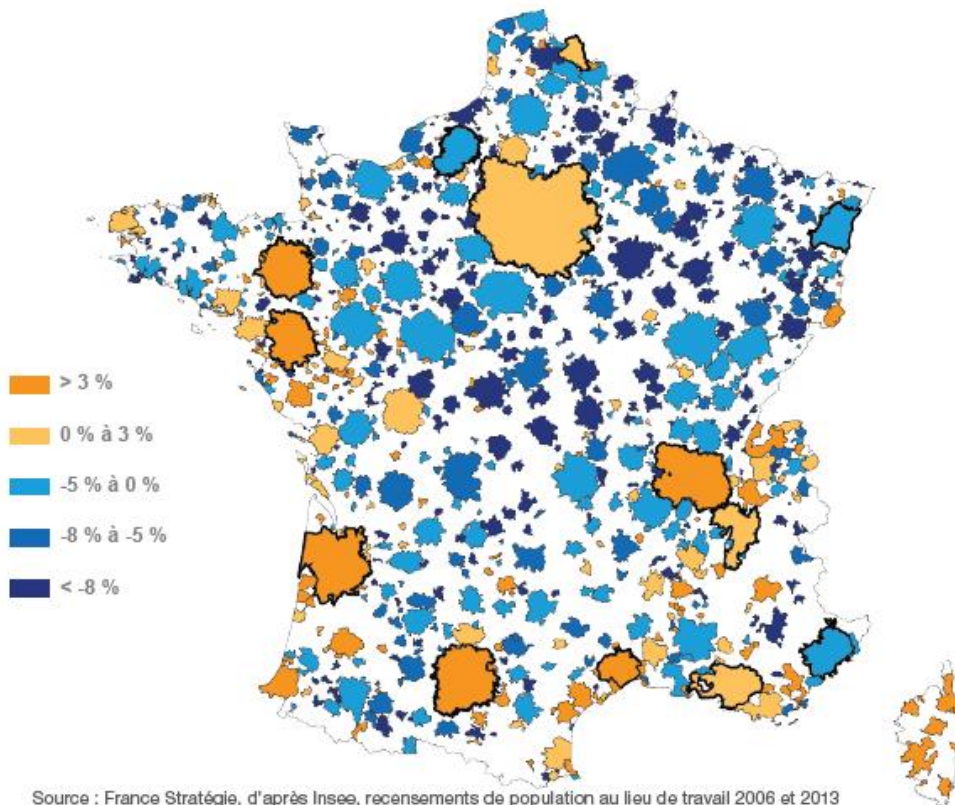
La déconnexion entre domicile et lieu de travail : un phénomène récent, puissant et silencieux (le cas de l'aire métropolitaine de Lyon - exploitation des données INSEE)



La couleur donne la distance moyenne que doivent parcourir les actifs d'une commune pour se rendre sur leur lieu de travail (0 à 50 km).

Allongement des distances et créations/destructions d'emplois

Carte 2 – Évolution de l'emploi des 25-54 ans entre 2006 et 2013, par aire urbaine



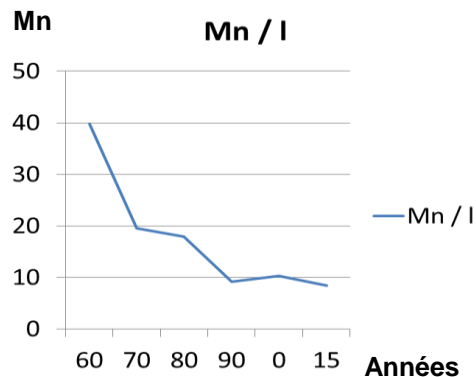
Source : France Stratégie, d'après Insee, recensements de population au lieu de travail 2006 et 2013

3. Un financement public de la mobilité à bout de souffle, des incitatifs à contre emploi

Nous sommes dans une pénurie durable des fonds publics. L'utilisateur ne paie aujourd'hui en moyenne que 25% des coûts d'exploitation des TC, ce chiffre était de 70% en 1975.

Le coût d'usage de la voiture va être divisé par deux avec l'hybride rechargeable en urbain, et donc proche de celui des TC → augmentation de l'usage de la voiture sauf intervention publique

Minutes de travail au Smic pour acheter un litre de carburant



Heures de travail au Smic pour acheter une voiture de base

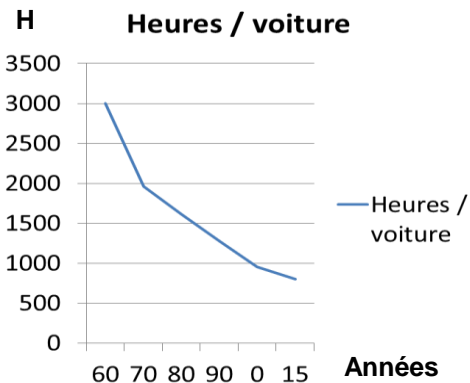
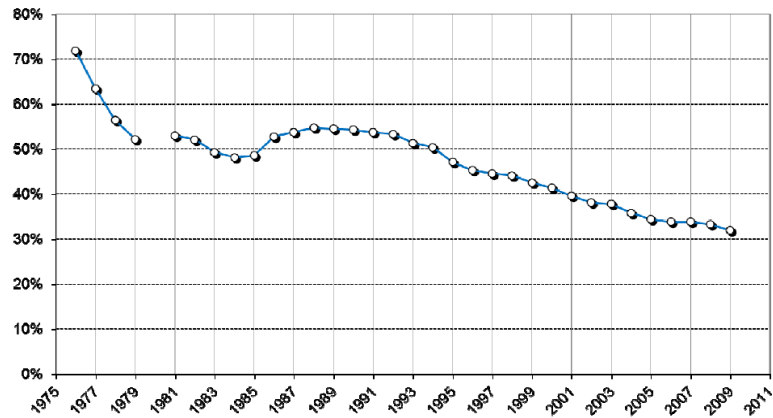


Figure 4 : Evolution du R/D sur longue période



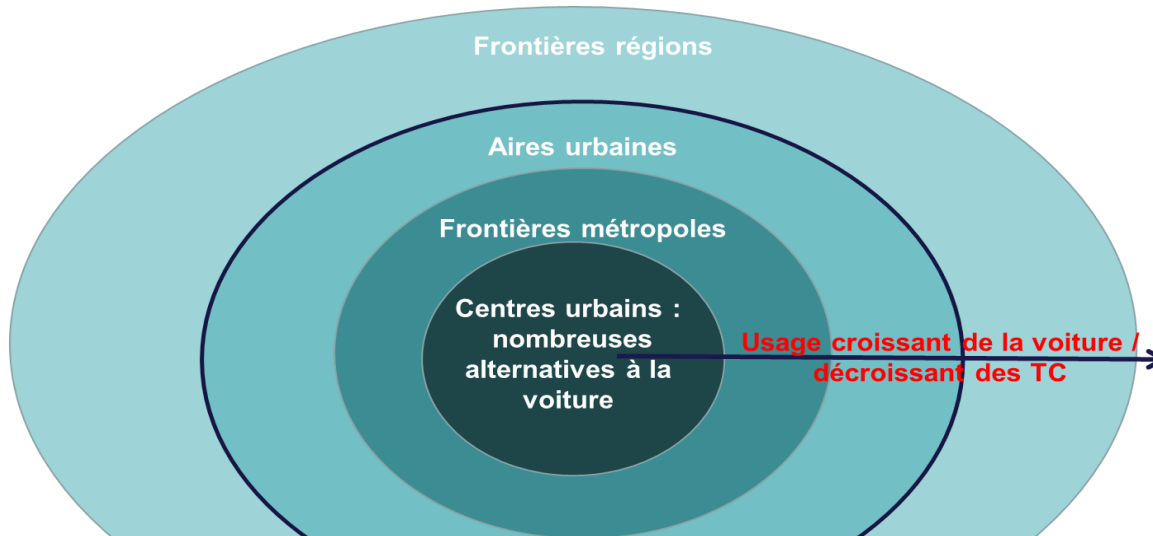
Données : Enquête annuelle sur les réseaux de TPU – DGTIM, CERTU, GART, UTP – calcul sur les réseaux de plus de 100 000 habitants en 2009

La bataille perdue des TC sur le coût d'usage de la mobilité

4. Une gouvernance inefficace et déconnectée des bassins de vie

Eclatement institutionnel : des agglomérations à la gouvernance difficile du fait de très nombreuses communes qui les composent

La réorganisation territoriale laisse les périphéries des agglomérations sans pilotage



- Pour une personne habitant en zone centre, on a une autre personne en 1ère périphérie et deux autres sur l'aire urbaine hors métropoles
- Intérêt de raisonner en bassins de vie (aires urbaines) sans se soucier des frontières administratives
- Polarisation entre deux AO : Région et Métropoles / Villes

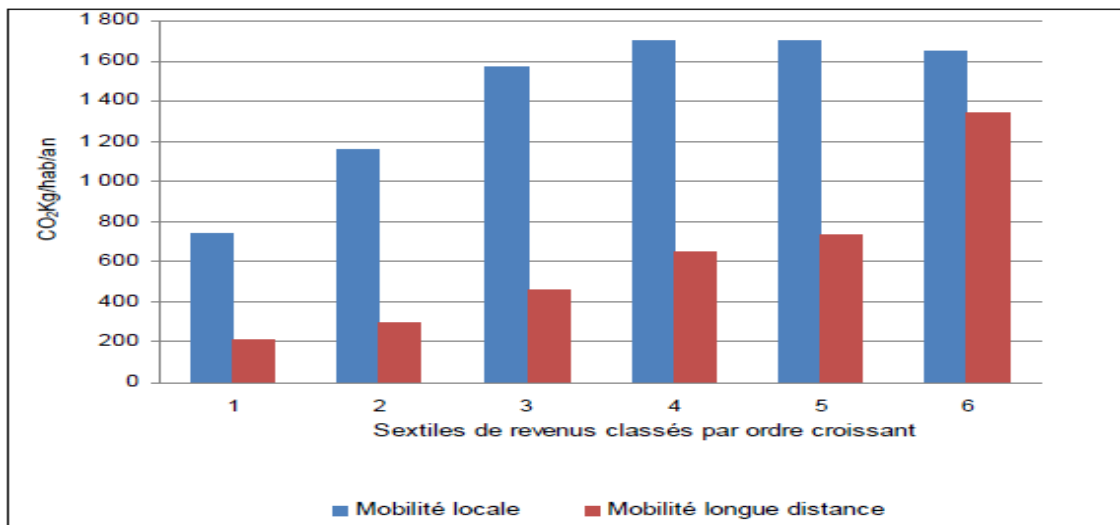
5. Des simplismes qui nous font dévier des vrais enjeux et menacent la cohésion sociale

Des interdictions de circuler qui touchent les plus faibles, qui ne sont pas les plus gros pollueurs.

Le passage des flottes de TC en électrique : cout faramineux pour impact CO2 très faible

L'illusion que la vitesse et la technologie vont nous sauver (grandes infras à l'utilité discutable, hyperloop, taxis volants, ...)

Graphique 3 : Émissions annuelles de CO₂ liées aux déplacements des résidents selon le niveau de revenus des ménages, par habitant (revenus par unité de consommation)



Champ : individus âgés de 6 ans ou plus résident en France métropolitaine.

Source : SOeS, Insee, Inrets, enquête nationale transports et déplacements 2008, traitement LET-Certu

Agir simultanément sur 4 leviers : la mobilité est un système

