



Programme mobilité 3.0 / Séminaire de Mars 2021

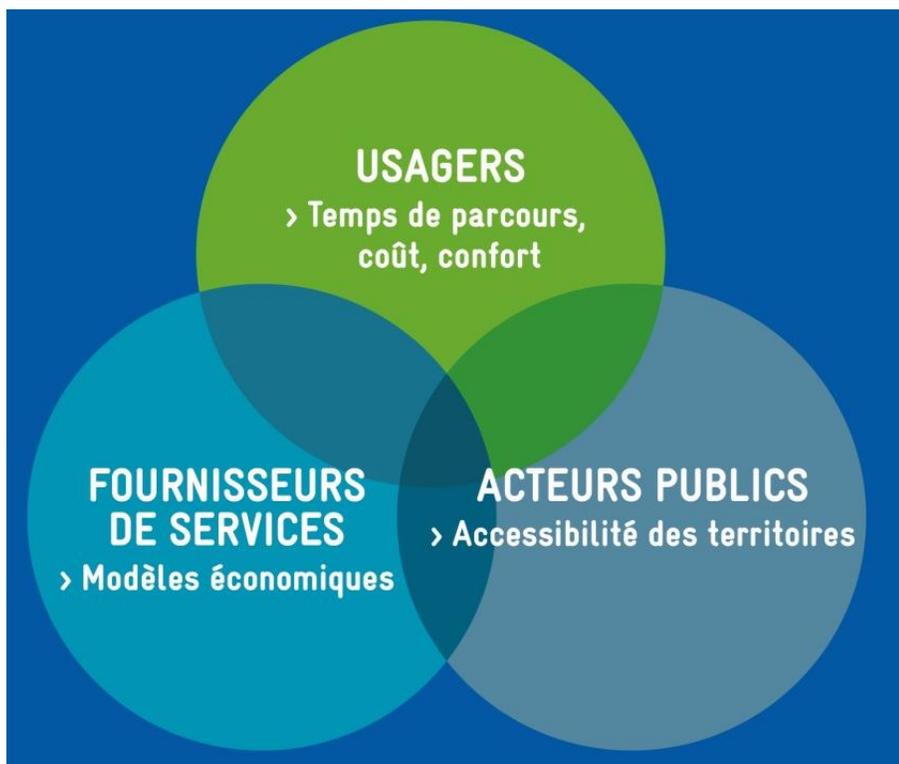
Mobilité, enjeux territoriaux et climatiques. Quelles solutions, quels financements ?



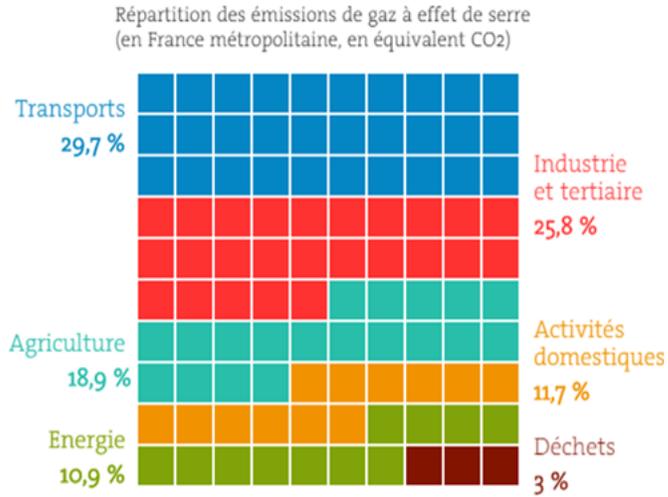


Mobilité 3.0 : un programme coconstruit avec les acteurs de la mobilité

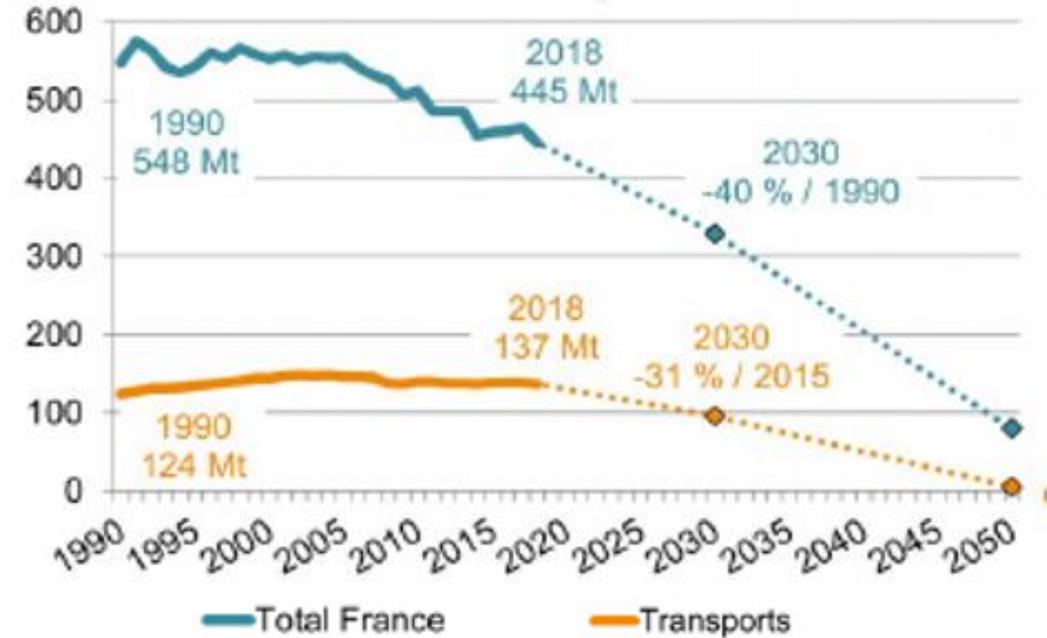
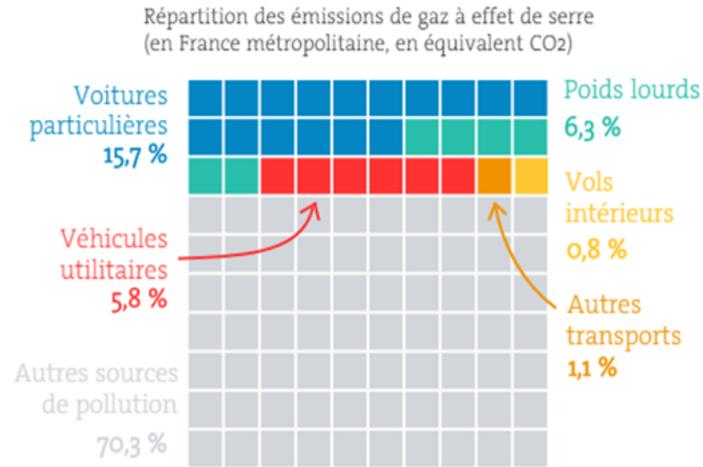
- Comprendre les enjeux de mobilité et l'impact du numérique dans les mobilités
- Proposer des solutions, réfléchir ensemble → Feuilles de route et groupes de travail
- Favoriser les projets par la mise en réseaux et la capitalisation
- Approche systémique de la mobilité : technologies, économie, urbanisme et aménagement



→ La Mobilité du 21^{ème} sera intelligente si
- elle combine enjeux publics et individuels
- avec des financements soutenables



Source CITEPA / SECTEN

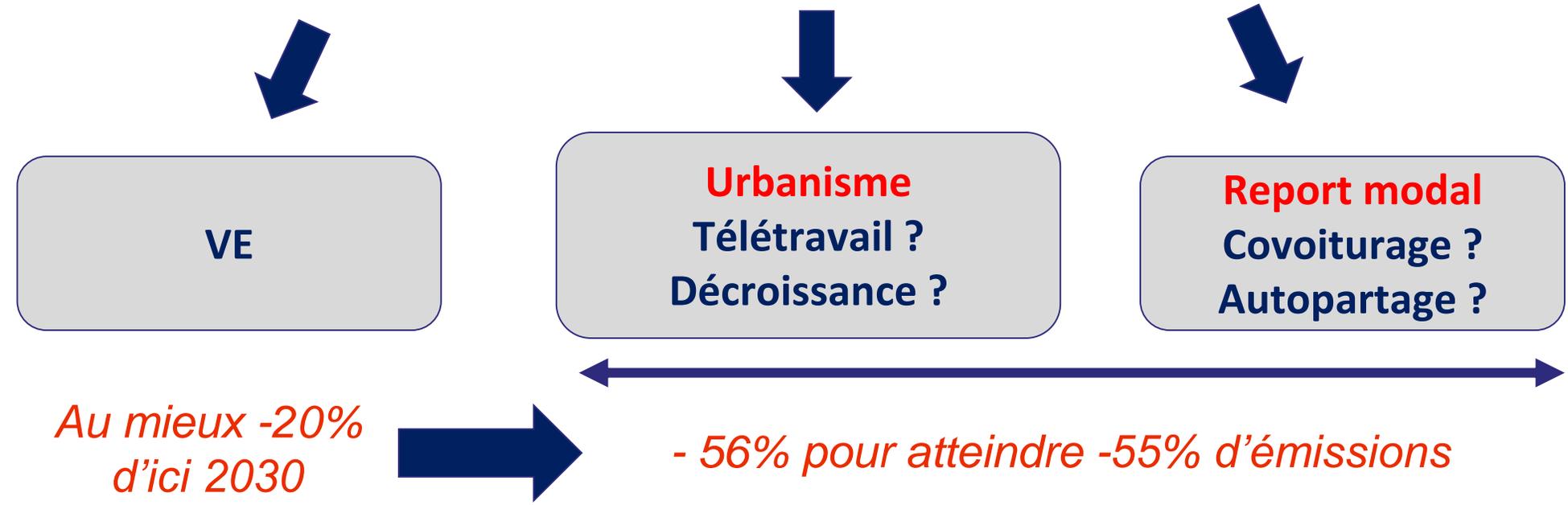


La VP = 16% des émissions de CO₂ en France, 20 fois plus l'avion

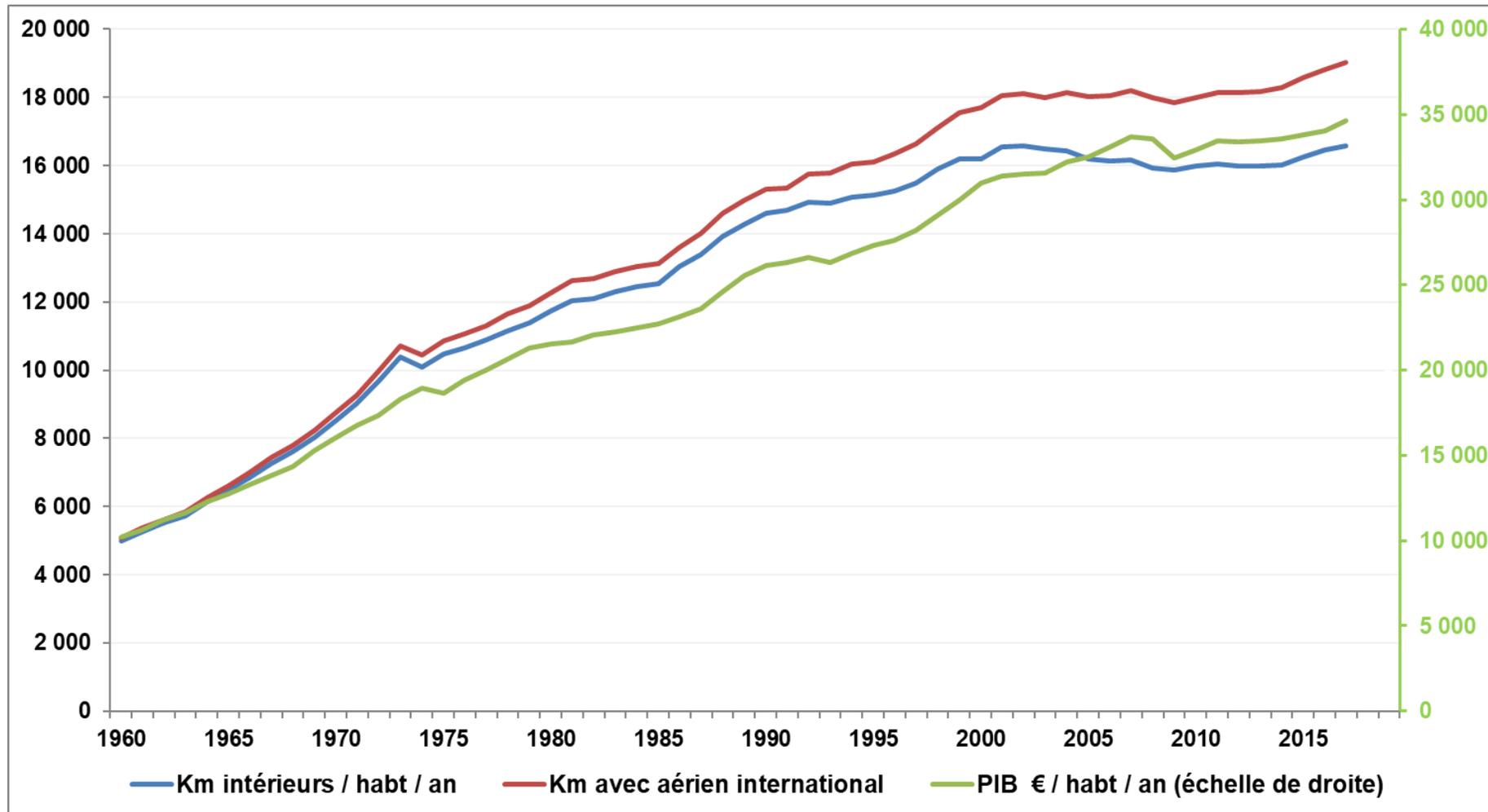
La mobilité, le seul secteur dont les émissions ont augmenté depuis 1990

Une baisse des émissions de 55% d'ici 2030 ?

$$\text{Emissions} = \text{Emissions Unitaires} \times \text{Km parcourus} \times \text{Taux remplissage}$$



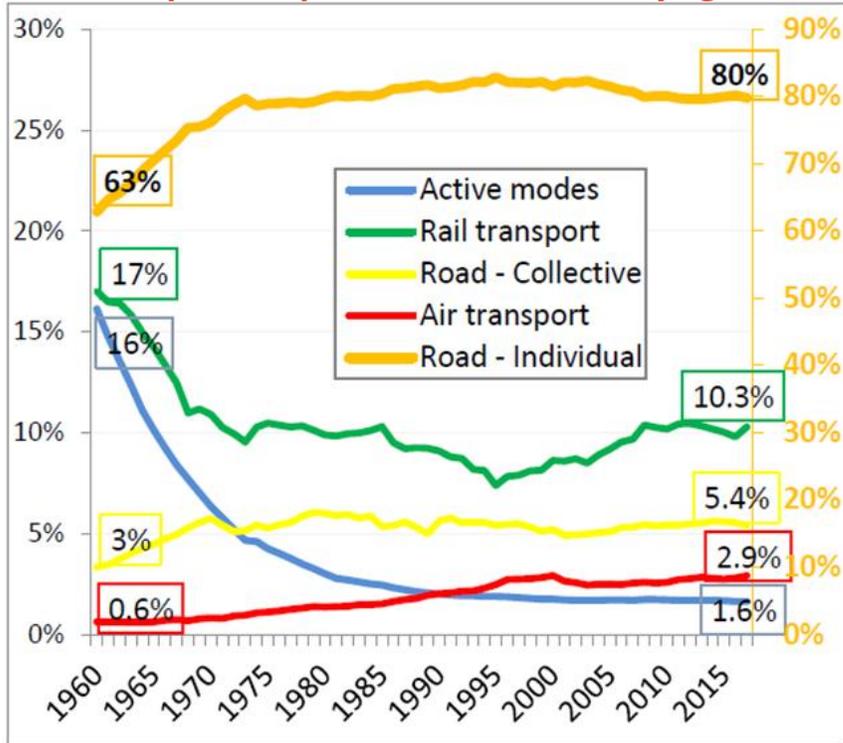
- Une marche énorme jamais franchie dans le passé.
- Y parvenir suppose de revisiter les simplismes et idées reçues



Source Aurélien Bigo + J Coldefy d'après INSEE

**Depuis 2000 stagnation des distances parcourues
à 45 km/j/habt sauf avion (de 1500 à 2500 km/habt/an)**

Historique des parts modales en voyageurs km

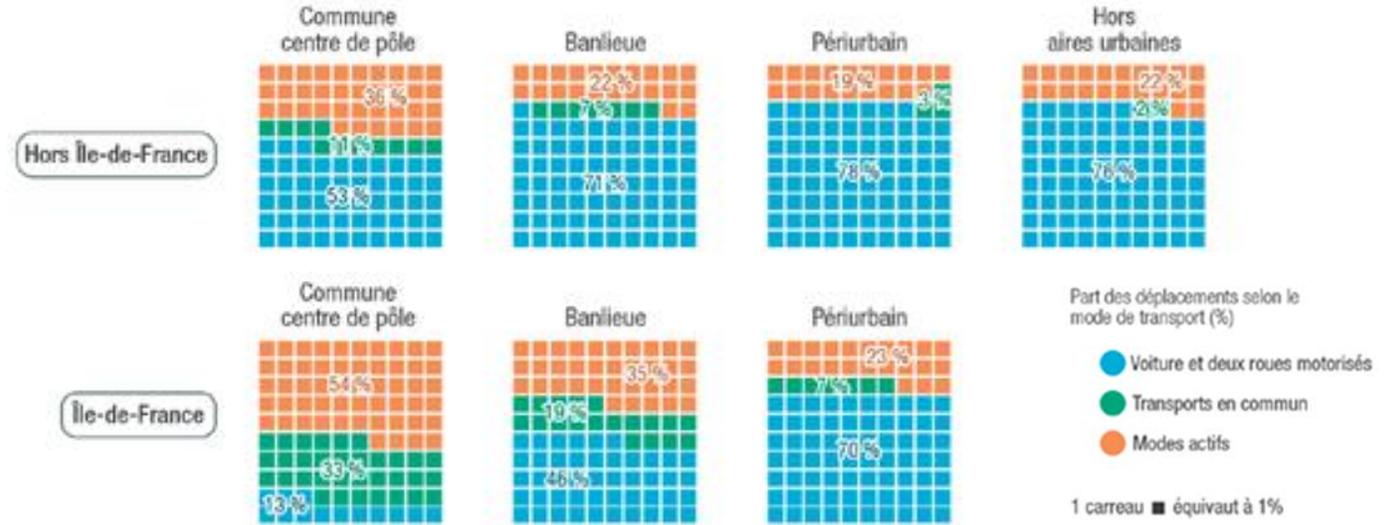


Source Aurélien Bigo d'après INSEE en % des voy.km

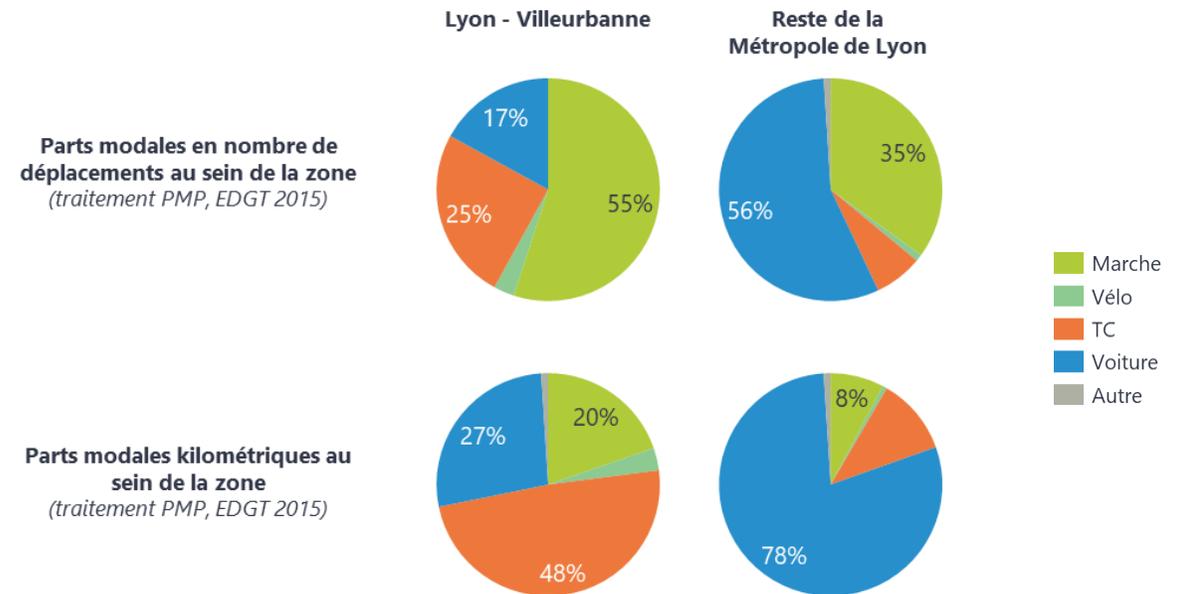
→ L'île de France, 75% des voyageurs km des TCU (CTN 2019), 20% de la population

→ En dehors des zones intra-périphériques de quelques rares villes, la voiture est reine : 80% des km parcourus

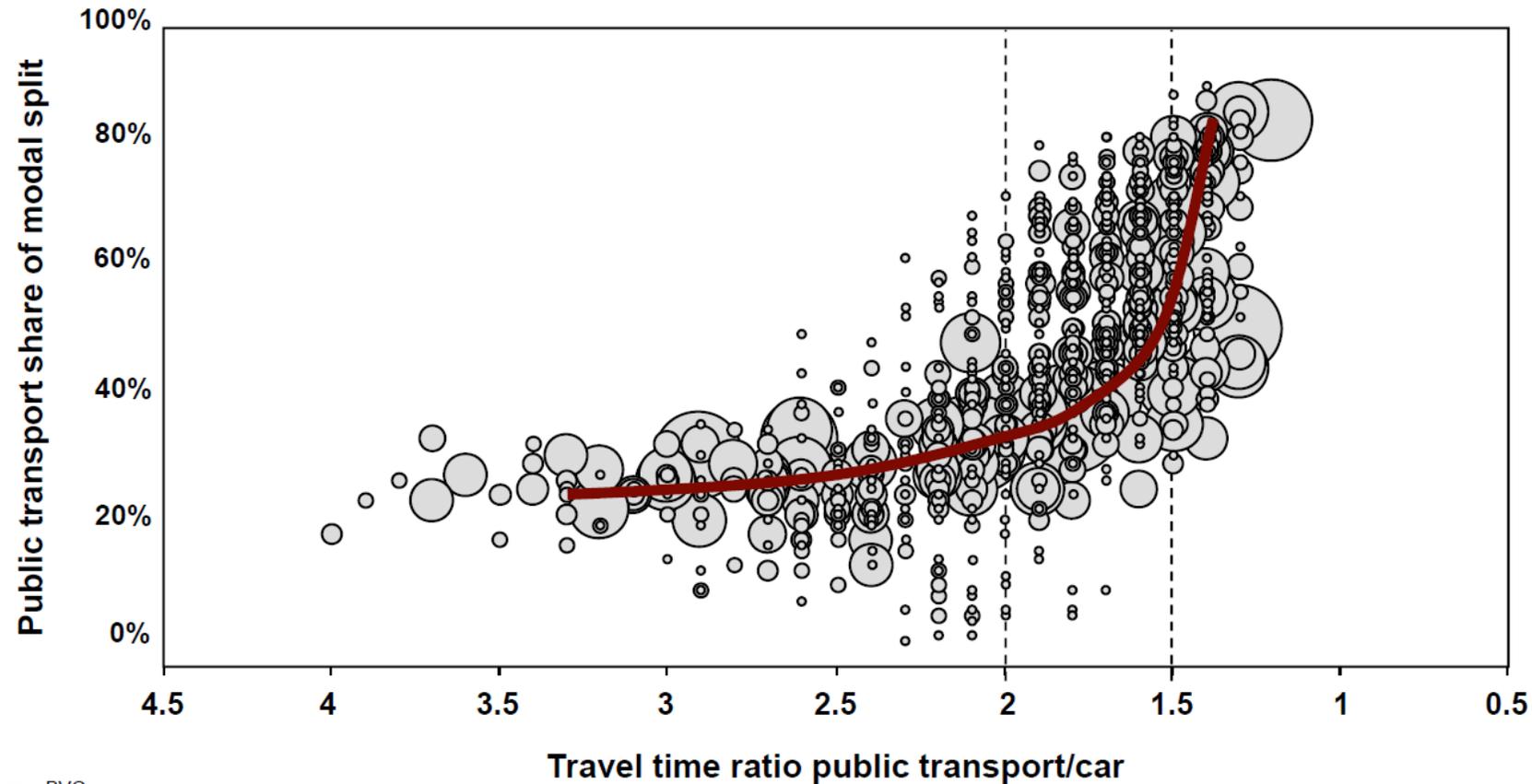
Parts modales en nombre de déplacements par typologie de territoires



Source CGET / CEREMA bases EMD, 2018



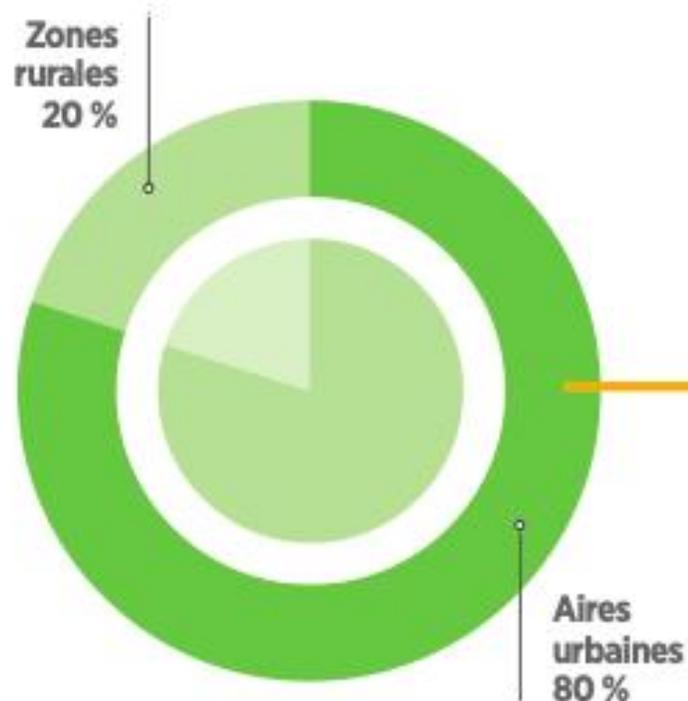
Explosion de la part des TC à partir d'un rapport de 1.7 entre le temps de parcours TC et VP



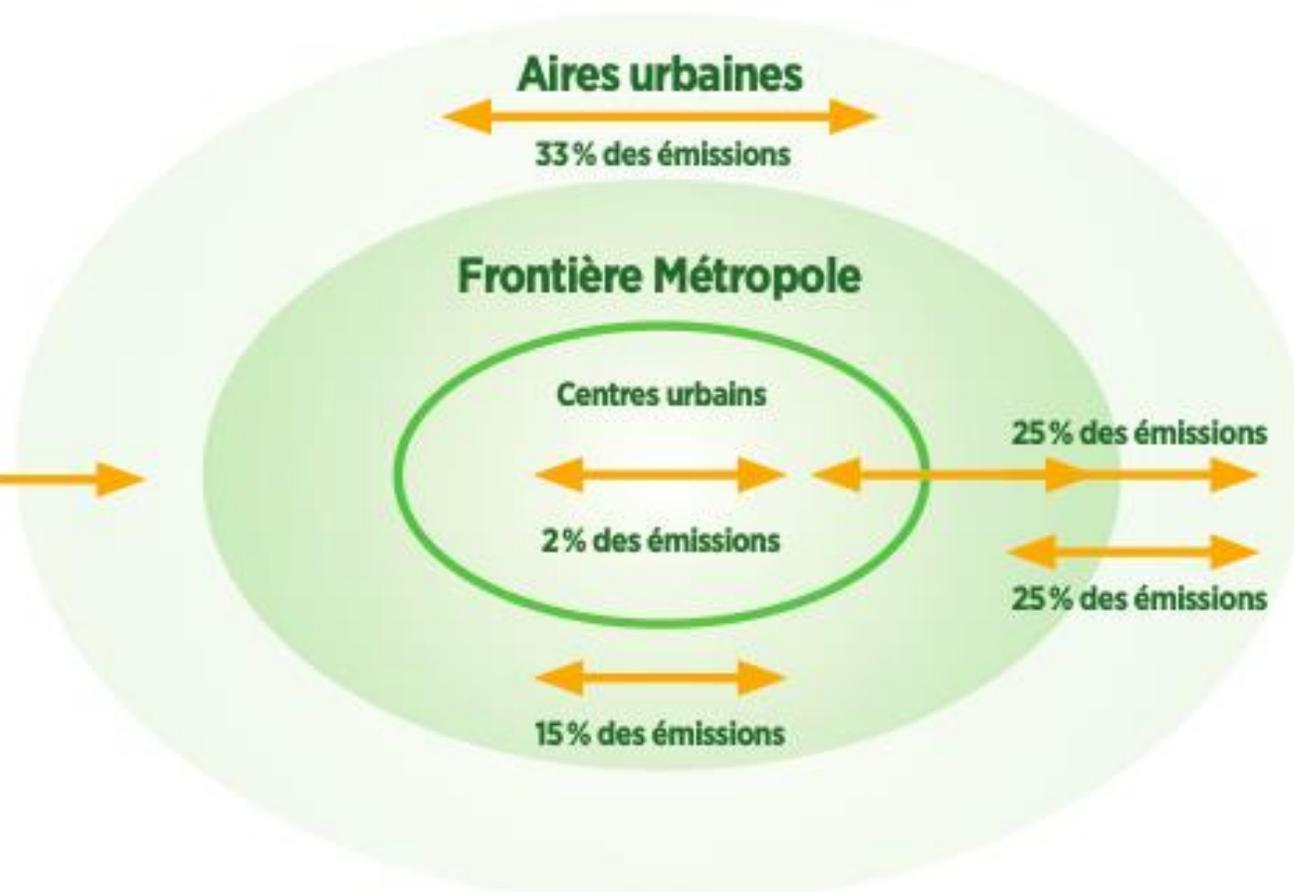
Source: BVG

Source : Reinhold, 2008, More passengers and reduced costs – The optimization of the Berlin Public Transport Network, Journal of Public Transportation, vol. 11 n°3, pp. 57-76

- 70% des émissions sont dues aux déplacements < 80 km dont 96% dues à la voiture (20% en zones rurales et 80% dans les aires urbaines).



LES ÉMISSIONS AU SEIN DES AIRES URBAINES



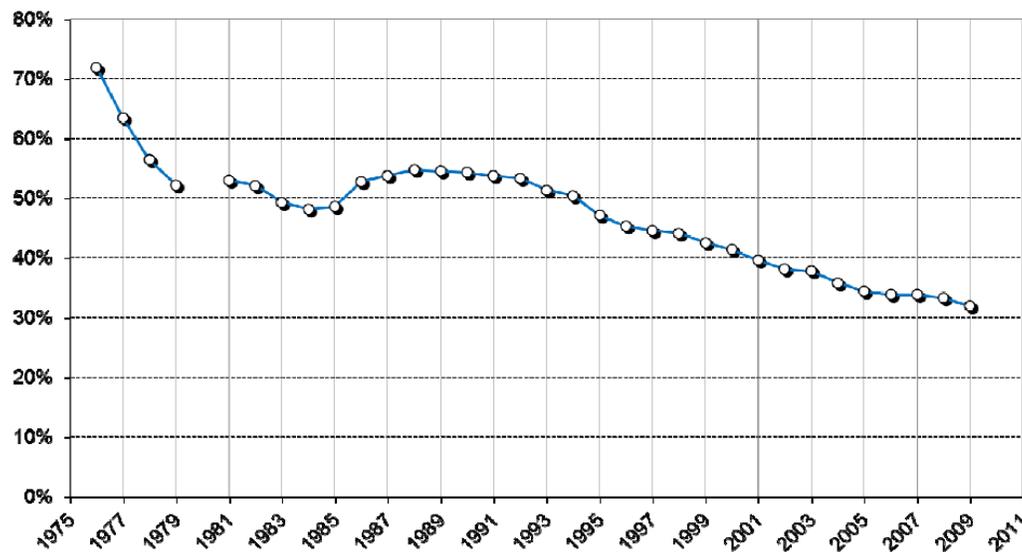
Source CEREMA / ENTD à droite le cas de Grenoble

- ➔ Notre système de transports en communs n'a pas accompagné le développement de la ville. Plus de 60% de la population des aires urbaines n'habitent pas la ville centre
- ➔ Il faudra 3 fois plus de TC pour relier les périphéries aux zones d'emplois.
- ➔ Comment financer en 5 ans et non en 30 ans ?

Une dérive du financement par l'utilisateur des TCU avec un beau contre exemple : LYON

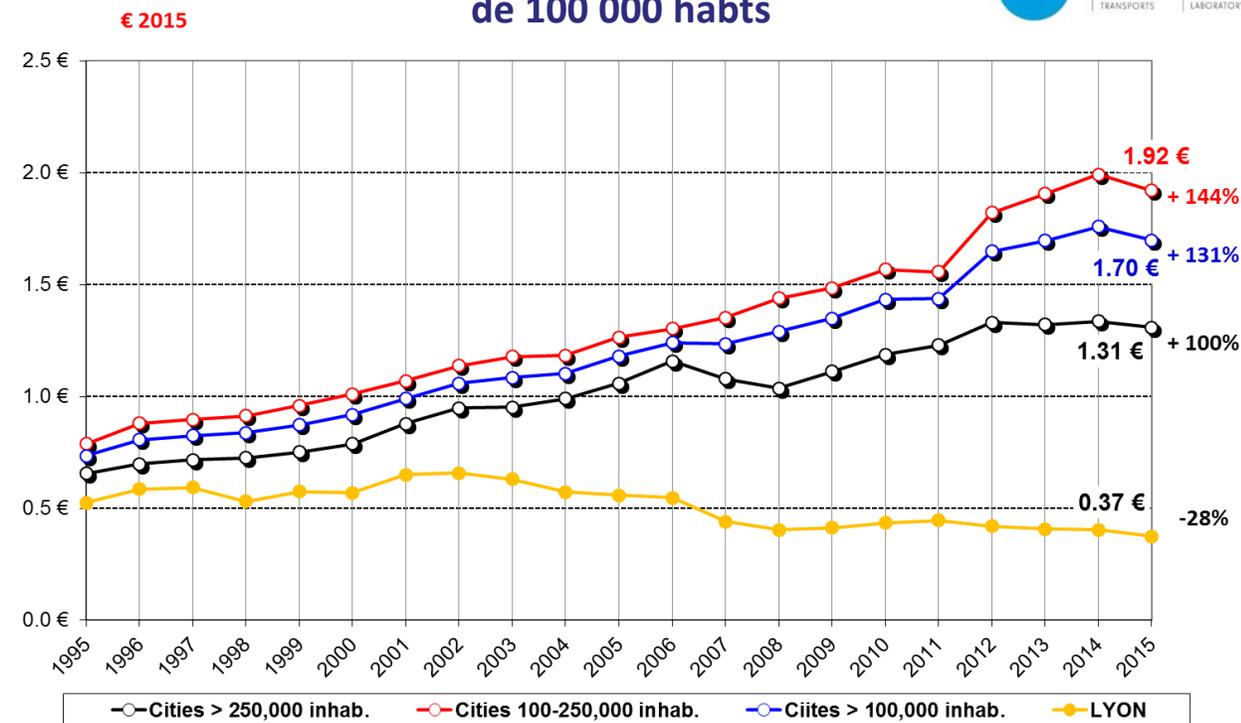
L'utilisateur ne paie aujourd'hui en moyenne que 25% des coûts d'exploitation des TC, ce chiffre était de 70% en 1975.

Figure 4 : Evolution du R/D sur longue période

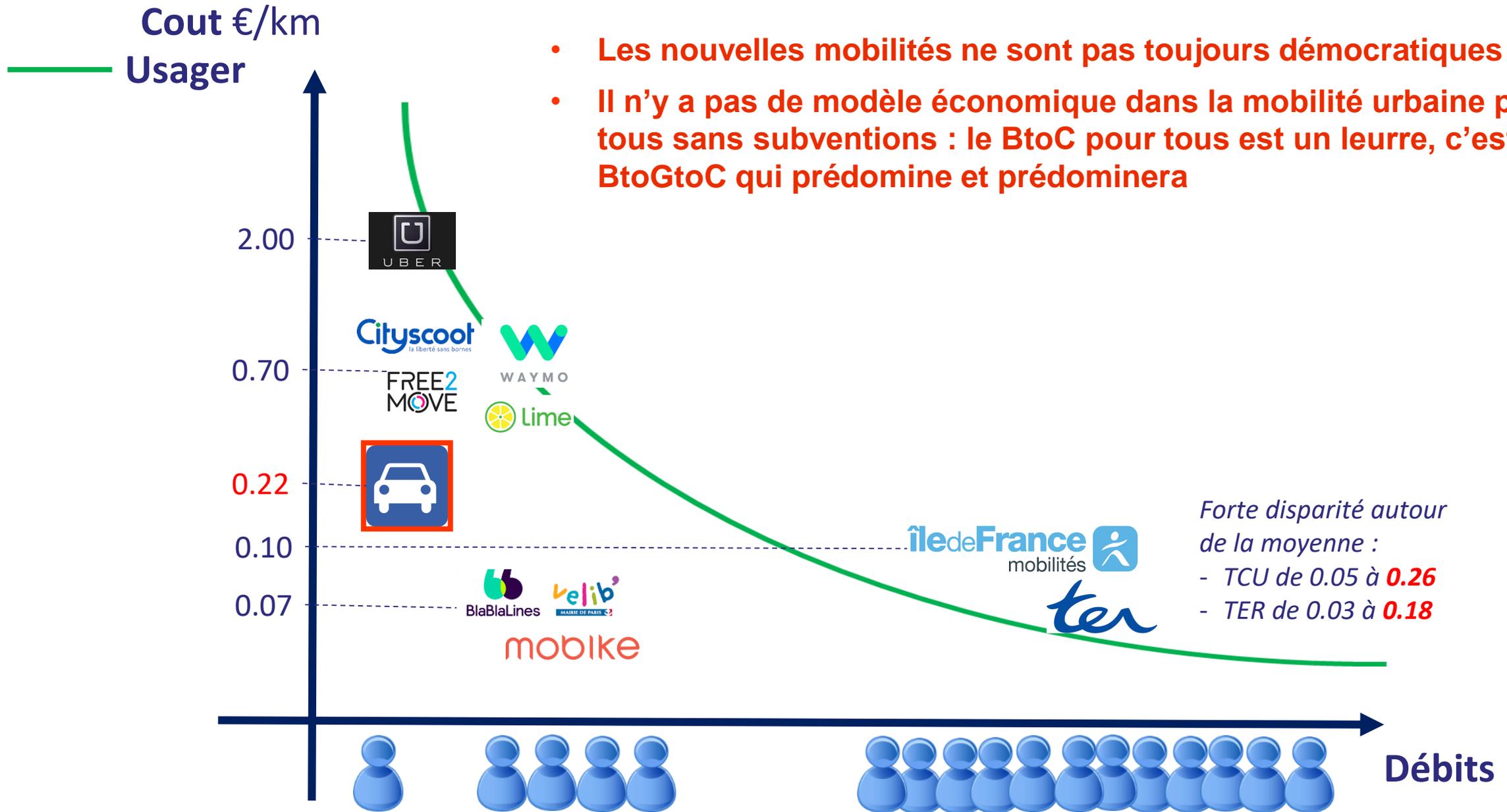


Données : Enquête annuelle sur les réseaux de TPU – DGTIM, CERTU, GART, UTP – calcul sur les réseaux de plus de 100 000 habitants en 2009

R-D par voyage pour les villes de plus de 100 000 habts



- ➔ L'exemple de Lyon montre que l'on peut (doit !) retrouver des capacités de financement qui permettent de développer de l'offre et faire baisser de 50% l'usage de la voiture
- ➔ Les AOM des grandes agglomérations devraient se fixer un R/D de 50% d'ici 2030



- Les nouvelles mobilités ne sont pas toujours démocratiques
- Il n'y a pas de modèle économique dans la mobilité urbaine pour tous sans subventions : le BtoC pour tous est un leurre, c'est le BtoGtoC qui prédomine et prédominera

Bilan cout et contribution de la voiture au véh.km parcouru

En € / veh x km	Cout						Taxes					Rapport
	Usage	CO2	Accident	Bruit	Pollution	Total	Péages	TICPE	Carte grise	Ass, TVS, ...	Total	Taxe/Cout
Urbain dense	1.2	1	4.3	0.2	17.9	24.6	0	4.6	0.4	0.1	5.1	21%
Rural	1.2	1.1	2.5	0	1.1	5.9	2.1	4.7	0.4	0.1	7.4	125%

Source DG Trésor et CGEDD 2018, l'actualisation de la composition du parc donnerait des résultats moins tranchés

→ La voiture ne couvre que 20% de ses couts en zones urbaines

→ Un financement pérenne des TCU et une accélération de la décarbonation passe aussi par une tarification de l'usage de la voirie par la VP dans les grandes agglomérations

Principes clés

- Une tarification faible sur une base large : 1 à 2 €/j ouvrés hors vacances pour circuler dans l'agglomération,
- Un déploiement **après** le déploiement d'alternatives efficaces
- Fournir un bénéfice direct aux contributeurs : affectation à 100% des recettes sur un programme de mobilité à l'échelle de l'aire urbaine
- Un principe d'équité :
 - exonération ou compensation des ménages les plus fragiles (1er décile de revenus),
 - participation de ceux qui habitent la zone comme de ceux qui y travaillent sans y résider
- Sur la métropole de LYON : 100 M€/an

■ Scénario 1 : on poursuit dans

- L'augmentation des contributions publiques aux mobilités individuelles (et donc des impôts)
 - La régulation par la congestion (avec la pollution correspondante !)
- Un impact très lent sur les émissions de CO2

■ Scénario 2 : on finance toutes les mobilités à l'usage et on dégage des financements pour accélérer

- Le MaaS devient l'outil support à cette politique : accès simplifié, révision de la tarification des TCU vers plus d'usage, paiement à l'usage de la voirie pour les voitures
- Impact démontré sur la mobilité et la pollution : voir toutes les villes du Nord de l'Europe : - 30% de trafic routier, 30 ans de gagné sur le déploiement des programmes de mobilité

■ La question c'est celle de l'efficacité et de l'équité sociale et territoriale : pour faire baisser massivement le trafic routier il faudra déployer massivement des alternatives à la voiture dans les grandes aires urbaines, au-delà des centres villes

■ Assumer des carottes ET des bâtons : pas de report modal sans contraintes sur la VP

*“La mobilité est l'un des principaux moyens d'égalisation des niveaux de vie et d'absorption des disparités économiques régionales”
Esther Duflo*

*« Hier c'était plus vite, plus loin, moins longtemps, demain sera plus lentement et plus près » Yves Crozet
Ajoutons : « Demain sera plus cher » si l'on veut s'occuper sérieusement du changement climatique*

Merci pour votre attention !

Jean COLDEFY,

ATEC ITS FRANCE
www.atec-itsfrance.net

Directeur du programme Mobilité 3.0, ATEC ITS France



Expert indépendant, c3i@sfr.fr



Conseiller du président jean.coldefy@transdev.com

Tél : +33 (0)7 60 03 85 30