

« La décarbonation des mobilités : enjeux et leviers »

Retour sur le rendez-vous mobilités du 23/03/2023

Conversations dans le « dialogue en ligne » et l'outil dédié « Questions / Réponses »

Questions/ Réponses en ligne (*liens parfois transférés dans le fichier dédié publié à part*) :

BPA
Nous n'avons pas de données depuis 2018?
Yves Crozet
Les données existent (CITEPA, rapport SECTEN) mais elles sont faussées par la pandémie. Ce que l'on observe en 2022 est le retour à un niveau un peu inférieur à 2019

Hervé Le Berre
Bjr, sont-ce des valeurs mondiales ?
Patrice Morandas
Valeurs françaises

Abel Guggenheim
A-t-on une idée de la répartition urbain / interurbain du covoiturage à 1,8 des années '80 (qu'on appelait alors auto-stop et qui ne se pratiquait pas à 2 pouces sur un clavier, mais à 1 pouce en l'air).
Yves Crozet
Le covoiturage des années 1980 était familial, comme celui qui existe aujourd'hui où plus de la moitié des p.km est réalisée avec 2 personnes ou plus par voiture
Patrice Morandas
Il y avait aussi beaucoup de covoiturage domicile - travail, (des foyers n'étant pas équipés). L'organisation du travail en horaires décalés ou flexibles, la diffusion des autos, la diminution de taille des employeurs ... ont fait réduire ce phénomène.

Sylvain.petitet
La biomasse n'est-elle pas une source d'énergie carbonnée ?
Patrice Morandas
répondu oralement

Modena Alexandre CD27
Est-ce qu'il y a de premières pistes d'actions qui font déjà l'objet de réflexions sur le sujet de

Adrien GATELLIER CD95
Vous évoquez la nécessité d'augmenter du taux d'occupation des VP notamment avec l'augmentation des coûts d'usage. Quid du véhicule électrique qui peut entraîner un effet rebond dans le sens où son coût d'usage est actuellement divisé par 3 par rapport au prix du carburant ?
Yves Crozet
Excellente question, c'est pour cela que la voiture électrique n'est pas une panacée et que la régulation des usages de la route va passer essentiellement par des actions pour un autre partage de la voirie au détriment de la VP.
Pierre Chaniot - Cerema
Le système de mobilité électrique, comme rappelé dans la présentation, ne doit pas se substituer au système de mobilité thermique, sans changement des usages : il convient d'augmenter le taux de remplissage des véhicules quelle que soit leur motorisation et de réguler la demande de transport ("Éviter" et "changer")

Edith Meyer
Quelle pourrait être le rôle de l'autopartage?
Honoré Rouland

L'autopartage doit contribuer à la démotorisation et à un changement de comportement plus global. Pour être efficace, elle doit s'inscrire dans un bouquet de solutions de mobilité qui puisse couvrir l'ensemble des usages et motifs de déplacements afin d'éviter l'achat d'un véhicule supplémentaire au sein d'un ménage.

Garayt

Avez-vous pour projet d'installer des voies vertes dans l'avenir ?

Pierre Chaniot - Cerema

Le Cerema est un centre d'expertise publique, il n'est pas maître d'ouvrage, mais accompagne les maîtres d'ouvrage en matière d'aménagements cyclables

Antoine GAVALAND

La congestion routière est-elle un frein ou un levier à la décarbonation de la mobilité ?

Patrice Morandas

répondu oralement

Hervé Le Berre

mais ne s'agit-il pas de moins se déplacer ?

Patrice Morandas

répondu oralement

Etienne

Est-ce que l'on voit (déjà) des transformations des mobilités avec les politiques d'aménagement (ZFE; RER métropolitains à venir) ?

Marion Ailloud

Bonjour, il est trop tôt pour évaluer ces dispositifs récents. Toutefois, on constate que lorsque des aménagements sécurisés et attractifs sont mis en œuvre, ils trouvent le public. Cf cette vidéo qui montre qu'après aménagement, 80 % des collégiens vont au collège à vélo

Marion Ailloud

[https://www.google.com/search?](https://www.google.com/search?rlz=1C1GCEU_frFR974FR974&tbm=vid&q=adema+avelo+1&sa=X&ved=2ahUKEwjhisKFn_L9AhXjU6QEHR8KC_YgQ8ccDegQIChAG&biw=1536&bih=754&dpr=1.25#fpstate=ive&vld=cid:3082f5a4,vid:9177-BHwkis)

[rlz=1C1GCEU_frFR974FR974&tbm=vid&q=adema+avelo+1&sa=X&ved=2ahUKEwjhisKFn_L9AhXjU6QEHR8KC_YgQ8ccDegQIChAG&biw=1536&bih=754&dpr=1.25#fpstate=ive&vld=cid:3082f5a4,vid:9177-BHwkis](https://www.google.com/search?rlz=1C1GCEU_frFR974FR974&tbm=vid&q=adema+avelo+1&sa=X&ved=2ahUKEwjhisKFn_L9AhXjU6QEHR8KC_YgQ8ccDegQIChAG&biw=1536&bih=754&dpr=1.25#fpstate=ive&vld=cid:3082f5a4,vid:9177-BHwkis)

Remi DORNE

Comment faire accepter socialement des mesures simples peu coûteuses et efficace immédiatement : baisse des vitesses généralisée ?

Patrice Morandas

répondu oralement

Sébastien REILLES (Agence Urba Clermont)

En vous écoutant, j'ai l'impression que pour agir sur la décarbonation il faut toucher en priorité aux "voyages" (avion, voiture...) et aux trajets périurbains ... et que nos réponses actuellement sont en priorité sur l'urbain avec le retour de la marche et du vélo et du TC urbain (sur de courtes distances). Les pouvoirs publics ne se trompent-ils pas de cible ?

Pierre Chaniot - Cerema

répondu oralement

L. BARLETTA fonctionnaire en "transition", engagée localement

Quelles possibilités (qu'est-ce qui existe) en matière d'auto-partage "privé" (entre voisins, famille, co-propriétaires ...) ... notamment dans les zones où l'auto-partage "classique" n'est pas rentable ? ne faudrait-il que les assurances laissent plus de possibilités là-dessus ?

Honoré Rouland 02:51 PM

Des initiatives privées se développent au sujet de l'auto-partage entre particulier (NotOnlyMine par exemple). Les questions assurantielles sont effectivement au cœur des préoccupations des usagers et des développeurs de ce type de service. Elles devraient progressivement être traitées à mesure que ce type de service passe du statut d'expérimentation à une plus grande massification.

alainroux

où se reconcentre le trafic évaporé ?

Pierre Chaniot - Cerema

Le trafic "évaporé" désigne précisément le trafic disparu du fait de la congestion. Il ne peut se reconcentrer par définition.

yann.channac

Comment peut-on pousser vers la mixité fonctionnelle urbaine pour réduire le besoin de transport ?

Florence Girault - Cerema

On abordera ce sujet dans la prochaine séquence. N'hésitez-pas à reposer votre question si besoin.

Edith Meyer

Comment encourager l'usage du vélo ?

Pierre Chaniot - Cerema

Une partie de la réponse se trouve ici:

<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/rendre-sa-voirie-cyclable>

Hervé Le Berre

un énorme travail stratégique donc à accomplir sur l'habitat et le lieu d'activité

Pierre Chaniot - Cerema

L'articulation urbanisme-transport fait partie des présentations à venir

Antoine GAVALAND

Croyez-vous que les véhicules intermédiaires entre vélo et voiture peuvent constituer une alternative crédible pour les territoires périphériques ?

Pierre Chaniot - Cerema

Il existe une myriade de véhicules intermédiaires. Tous ne peuvent convenir aux cas d'usage en zone peu dense.

GALINIER D

Pour réduire les émissions et limiter les impacts du climat, il faut investir dans les infrastructures. Mais les effets du climat auront des effets drastiques sur les infrastructures (sécheresses ou inondations des routes, grandes chaleurs sur le ferroviaire). comment mesure t on le niveau d'investissement, et d'entretien, de ces infrastructures ? identifie-t-on un risque que les infrastructures ne fonctionnent plus par manque d'entretien ?

Yves Crozet

Les départements et les communes, qui gèrent respectivement 700 000 et près de 300 000 km de routes sont en train de se saisir du problème. Une action sur les ponts est en cours, à cause du climat ou tout simplement à cause du vieillissement sans entretien.

Participant anonyme

on parle de casser l'image "liberté/richeesse"de la voiture... mais comment casser l'image de la maison individuelle qui nous fait nous éloigner des centre-villes (car centre-villes inaccessibles, trop chers...) ? forte liaison entre mobilité et aménagement urbain... ; pourtant les leviers ne sont souvent pris que sous un seul angle...

Pierre Chaniot - Cerema

L'articulation urbanisme-transport va être abordée dans l'une des prochaines présentations

Etienne

Qu'en est-il de la gratuité des transports comme facteur de basculement vers des modes plus doux que la voiture ?

Yves Crozet

Les TC gratuits réduisent plus l'usage du vélo et de la MAP que l'usage de la VP, car les TC gratuits ne jouent que dans le périmètre des transports urbains qui ne couvre qu'une part réduite de trajets faits en voiture

Nicolas TOURNIER - EGIS

Quel est le niveau d'investissement minimal en €/hab d'une politique cyclable efficiente ?

Marion Ailloud

Ce sujet fait écho à l'annonce (hier) des résultats de l'Enquête nationale sur les politiques modes actifs par le Club des villes et territoires cyclables et marchables et Vélo & Territoires « Avec 15 € investis par an et par habitant dans le développement du vélo par les collectivités, nous n'en sommes encore qu'à la moitié de ce qu'il faudrait investir pour parvenir à 9 % de part modale en 2025 et 12 % en 2030, deux objectifs très ambitieux », a déclaré Nicolas Mercat, 1er vice-président de Vélo & Territoires et maire du Bourget-du-Lac (Savoie) :

<https://www.velo-territoires.org/observatoires/enquete-politiques-modes-actifs/enquete-nationale-politiques-modes-actifs-2022/>

danieldourlens

le transport en commun dit "gratuit" est-il à éviter ou à privilégier?

Pierre Chaniot - Cerema

Voir la réponse dans l'onglet "Réponses / Answered"

alainroux

Ces projets d'intermodalité sont-ils accessibles financièrement en investissement et en fonctionnement ?

Florence Girault - Cerema

Le cout de l'aménagement de pôle d'échanges multimodaux est très variable selon l'ambition du projet et sa "taille". Cependant, encourager le rabattement vers les gares TER permet aussi d'augmenter l'usage du train et donc de "rentabiliser" le système. Par ailleurs, des aménagements à coûts modérés peuvent être mis en œuvre, par exemple, stationnement sécurisés vélos en gare (associé à des aménagements cyclables d'accès à la gare), parvis piéton pour assurer la sécurité des piétons

Elodie Meyer

Les règles de covoiturage (le passager paie et le conducteur gagne l'argent) ne créent-elles pas une dérive qui empêche son développement, notamment au regard du nombre d'équipement automobile par foyer ? Ces règles n'incitent pas vraiment des conducteurs à devenir passagers s'ils possèdent leur propre équipement automobile et que le coût n'est pas un problème.

Cette question a été résolue en direct.

Honoré Rouland

Effectivement le juste milieu n'est pas évident. Si le conducteur ne gagne pas d'argent il n'est pas incité financièrement à covoiturer, c'est pourquoi une tarification de l'ordre de 0,10€/km est généralement appliquée. Dans tous les cas lorsque le coût n'est pas un problème pour le conducteur, il faut agir sur d'autres leviers que le levier financier (VR2+, etc.)

danieldourlens

Comment faire que toutes les aires de covoiturage soient accessibles à pied et en vélo? ce qui n'est malheureusement pas toujours le cas

Honoré Rouland

Les cheminements piétons et vélos sont un critère essentiel pour favoriser la pratique du covoiturage sur une aire. Ces critères doivent être intégrés très en amont, par exemple dans des schémas directeurs d'aires de covoiturage. L'objectif est de repérer des lieux propices au covoiturage proche d'un maillage vélos/piétons existants ou de prolonger ces maillages vers les aires de covoiturage.

Marion Ailloud

Cela rejoint le levier que j'évoquais tout à l'heure, concernant les politiques ambitieuses d'aménagement en faveur des modes actifs, y compris en territoires peu denses. Dans la "priorisation", les aménagements piétons/cyclables à créer/sécuriser/rendre attractifs peuvent être les itinéraires permettant de relier les pôles générateurs de déplacements (gares, aires de covoiturage, grands équipements...).

Ginestet

Y at-il une méthode de calcul pour évaluer les émissions de CO2 évitées grâce au covoiturage (qui prendrait en compte le potentiel report modal depuis des modes plus vertueux) ? Est-ce que diviser par le nombre de personnes dans la voiture est satisfaisant ?

Pierre Chaniot - Cerema

Quelques éléments de réponse ici: <https://www.cerema.fr/fr/actualites/retours-experiences-developpement-du-covoiturage-au>

Honoré Rouland

La division par le nombre de personnes dans la voiture constitue une première approche qui peut être affinée si l'on dispose de données sur le report modal (part des covoitureurs en provenance de l'autosolisme, des TC, des modes actifs). De manière générale on constate un taux compris entre 70 et 95 % des covoitureurs en provenance de l'autosolisme.

Honoré Rouland

Ces données ne peuvent s'obtenir que par des enquêtes auprès des covoitureurs.

cedrik ferrero

En milieu rural, le panier moyen d'un ménage pour acquérir un véhicule est de l'ordre de 8 000 euros, hors l'accès au véhicule électrique est à 30 000 euros en entrée de gamme (source laboratoire Gresco (Université de Limoges)). Que faire quand dans un second temps on constate la disparition des réseaux de transports en communs ferroviaires sur les Idft (lignes de desserte fin du territoire) ?

Florence Girault - Cerema

dans le cadre de la mise en place des ZFE, il y a souvent des aides financières à l'achat (locales + nationales). Cependant, en effet, le véhicule électrique pourra plus largement se démocratiser avec le marché de l'occasion. Par ailleurs, même en milieu rural, le vélo et la marche peuvent être pertinents, à condition qu'il y ait des aménagements sécurisés associés.

Hervé Le Berre

@Nicolas Tournier : https://villes-cyclables.org/mediacenter/uploads/enquete-modes-actifs_rapport-complet_version-non-mise-en-page.pdf?version=fa8e4f1b

rivals.n

peut-on faire une réelle comparaison carbone de la fabrication à la destruction entre les véhicules à moteur thermique et ceux à moteur électrique ?

Laurent Jardinier 03:16 PM

oui, les analyses en cycle de vie permettent ça (ACV ou *LCA Life cycle assessment* en anglais).

Yves Crozet 03:17 PM

Oui, il existe des études scientifiques sur la question dont une du MIT sur la comparaison Tesla/petite Toyota je crois. En 2019, l'Agence européenne de l'énergie a publié un rapport assez détaillé sur la question. L'ADEME a aussi pointé du doigt les effets pervers de la "SUVisation" des voitures électriques

Adrien GATELLIER CD95

Les sites professionnels sont-ils intégrés dans le schéma directeur des bornes de recharges (pour les pools de VT ET véhicules des salariés) ? Cela représente peut-être un levier important pour faciliter l'usage du VE avec la possibilité de recharger sur les horaires les moins contraignantes pour le réseau élec.

Pierre Chaniot - Cerema

Dans la phase diagnostic du SDIRVE, les bornes accessibles au public de ces sites sont prises en compte

L. Nauleau mobilité Bruges

Des projets de lois sur le poids des voitures ? Ou leur profil (pour abaisser la prise au vent) ? voir tout simplement sur l'interdiction de la publicité pour l'automobile ?

Pierre Chaniot - Cerema

Il existe un malus sur le poids automobile qui démarre à 1 800 kg. Un article de vulgarisation se trouve ici: <https://www.largus.fr/actualite-automobile/malus-sur-le-poids-des-voitures-2022-tout-sur-la-nouvelle-taxe-10450395.html>

Yves Crozet

Il y a déjà un malus lié au poids en France, mais le seuil est pour l'heure élevé ...

Antoine GAVALAND

Quels leviers en matière de modération de l'usage de la voiture ?

Florence Girault - Cerema

Revoir la répartition du partage modal de l'espace public (en ville notamment et avec des voies réservées car + covoiturage etc sur voiries interurbaines,

limiter la vitesse et le stationnement (en nombre et la tarification) est un levier majeur qui influe sur l'usage de la voiture

Jean-Marc Samuel

Privilégier la logistique urbaine fluviale dans la charte dans toutes les villes traversées par une voie d'eau. A voir le travail effectué à Paris, Bordeaux, Toulouse, Sète, Lyon, etc.....Le meilleur moyen de diminuer les émissions de CO2 mais aussi de diminuer la congestion et les nuisances liées à la route.

L. BARLETTA fonctionnaire en "transition", engagé localement

Quel accompagnement social pour permettre aux gens de décarboner leurs mobilités ? l'État ne doit-il pas faire plus et plus vite ?

Florence Girault - Cerema

Plusieurs agglomérations mettent en place des agences de la mobilité pour aider les habitants à identifier des offres de mobilité adaptées

Florence Girault - Cerema

par exemple à Lyon : <https://www.grandlyon.com/services/mobilites>

Daniel Marin

sur le bilan carbone par parts modales, des éléments de réponse ici:

Daniel Marin 03:22 PM

<https://avenirclimatique.org/calculer-empreinte-carbone-trajet/>

Elodie Meyer

Le sujet du périurbain reste très problématique : les transports en commun y sont inexistantes ou inefficaces, il n'existe quasiment aucun aménagement cyclable et les trajets domicile travail sont souvent supérieurs à 10 km. Il reste insuffisamment traité dans les politiques publiques. Quelles solutions ?

Pierre Chaniot - Cerema

Le plan national covoiturage cherche à répondre à cette problématique. Quelques exemples ici:

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/retours-experiences-developpement-du-covoiturage-au>

jccrochet

Il faut quand même se poser la question des priorités. Parmi toutes ces mesures, quelles sont celles qui sont les plus efficaces en termes de réduction d'émissions par Euro investi par la puissance publique? Quelles sont celles qui sont les plus faciles à mettre en œuvre ?

Patrice Morandas
répondu oralement

Christian RAVOUX DDT01

On parle peu du levier planification territoriale : privilégiant une polarisation du développement démographique dans les pôles déjà pourvus en TC emplois services et commerces

Stéphane Chanut (Vous)

Le levier articulation urbanisme-transports va être évoqué dans la dernière séquence

Remi DORNE

Beaucoup de solutions alternatives à la voiture (et l'autosolisme) proposées par les AOM et gestionnaires concernent les déplacements du quotidien (et domicile travail) alors que ceux-ci ne concernent qu'une faible part des déplacements/km (par rapport aux loisirs). Quels leviers pour agir ?

Florence Girault - Cerema

les réseaux de transport collectif sont aujourd'hui développés pour ne pas répondre uniquement à la demande de déplacements domicile-travail. (desserte tout au long de la journée et pas qu'en heure de pointe)

Florence Girault - Cerema

Pour ce qui est des zones touristiques, plusieurs collectivités, Parcs naturels nationaux ou régionaux , etc, se sont attaqués au pb en proposant des navettes de bus pour accéder aux sites, interdiction d'accès en voiture (quand il s'agit de sites naturels protégés), etc.

L. Nauleau mobilité Bruges

Merci beaucoup pour l'organisation de ce webinaire très intéressant. Vivement le prochain. je dois quitter la séance.

Stéphane Chanut

Merci à vous, à bientôt !

Valentine Loquais Tarentaise Vanoise

Merci pour la question des priorités : au vu de la réponse, quelles clefs de compréhension pouvez-vous apporter en ce qui concerne l'investissement massif dans les politiques d'incitation du covoiturage intermédié, encouragé par le Fonds Vert et son volet Plan National Covoiturage ? Ne pouvons-nous pas nous fier à ces incitations de la part de l'État qui poussent les collectivités locales à mettre en place des stratégies de covoiturage ? Le tout en plus encouragé par le fait que les collectivités locales n'ont pas la main sur les lignes régionales, cars ou ferroviaires. Que faire ?

Honoré Rouland

À ce stade il n'y a pas d'évaluation précise des dispositifs d'incitation. La mise en œuvre de ces dispositifs a un effet indéniable sur la croissance de la pratique du covoiturage intermédié avec toutefois deux réserves : 1/la fraude et 2/ les personnes qui covoitieraient de façon informelle et s'inscrivent sur une plateforme pour recevoir l'incitation. Il y a sans doute des pratiques vertueuses (plafonnement des incitations, limitation dans la durée pour favoriser le changement de comportement, exclusion de certaines O/D couvertes par des lignes de TC, tarification alignée sur celles des TC ,etc.) qui permettent d'avoir à ce type de dispositif d'avoir un réel effet de levier tout en gardant un ratio €investis/CO2 évités intéressant.

Florence Girault - Cerema

L'enjeu et les objectifs de décarbonation sont tellement forts que des investissements forts eux aussi seront nécessaires.

Le pb est en fait de savoir si la pratique du covoiturage perdurera lorsque les incitations financières cesseront... (puisque celles-ci sont surtout là pour déclencher le changement de comportement -cf intervention de Joris Marrel sur le management de la mobilité)

Cependant, d'autres incitations pourront être maintenues (voies réservées covoiturage notamment).

Les collectivités locales n'ont pas la main sur l'offre régionales mais peuvent encourager le rabattement vers ces lignes (cf aménagement de pôles d'échanges multimodaux, de stationnement vélo en gare, aménagement de pistes cyclables et cheminement piétons sécurisés vers les gares)

Par ailleurs, les contrats opérationnels de mobilité, qui doivent être élaborés à l'échelle des bassins de mobilité, impulsés par les Régions (et associant bien sur les AOM), visent notamment à traiter de l'intermodalité.

Adrien GATELLIER CD95

Péages positifs ?

Joris Marrel

Ce sont des systèmes où on pourra rétribuer (en argent ou en récompenses diverses : réductions, bons d'achat...) les autosolistes qui acceptent de changer de mode de déplacement, ou qui décalent leur trajet pour lisser les heures de pointe. On appelle ça également le "péage inversé".

danieldourlens

beaucoup de maires abusent des stops pour, disent-ils, améliorer la sécurité, ne feraient-ils pas mieux d'agrandir les zones 30 et d'utiliser des panneaux de non priorité ?

Marion Ailloud

Tout dépend du contexte et il faut faire attention aux carrefours avec des flux très différents selon les branches, ou encore à la présence d'une ligne de TC structurante. Mais oui, généraliser le 30 km/h, étendre une zone 30 existante, créer une nouvelle zone 30, revenir à des circulations apaisées et fluides (sans STOP) peuvent être de bonnes options. À condition que les caractéristiques (visibilité...) des carrefours de cette zone s'y prête. Vous pouvez notamment consulter cet article sur les contextes dans lesquels il est envisageable de revenir à la priorité à droite, par exemple : <https://www.cerema.fr/fr/actualites/amenager-rues-apaisees-priorite-priorite>

p.fournier

Le SCoT, Plan de Mobilité et autres outils réglementaires ne font-ils pas également partis de ces outils d'accompagnement au changement de comportement ?

Joris Marrel

Dans un autre pays que la France, sans doute ! :-) En France cependant, les SCoT, PM et équivalents relèvent de la planification des mobilités : ce sont des outils de planification stratégique des déplacements, qui chercheront par exemple à aménager des espaces/zones, à concentrer les investissements à réaliser dans les zones prioritaires, etc.

jccrochet

Est-ce que vous ne négligez pas le péage urbain? La technologie existe pour faire payer les utilisateurs de la voirie en fonction des veh-km et même de la localisation de leur usage. Est-ce qu'il ne faut pas la généraliser ?

Joris Marrel

Ce n'est pas négligé, simplement ce type d'outil n'est pas mis en œuvre en France... Notamment car le contexte social français rendrait sûrement sa mise en place assez compliquée. Toutefois, l'outil ZFE ressemble un peu à ce système de péage urbain...

Laurent CADUDAL (DRIEAT IF / UDEAT94)

Lorsque l'on questionne les personnels au sein d'une entreprise ou d'une administration, sur la raison pour laquelle ils n'effectuent pas leur trajet domicile/travail à vélo (d'environ 20 km par trajet), la réponse qui est fréquemment donnée est : "Si il y avait une douche à disposition sur mon lieu de travail, j'effectuerais mes trajets domicile/travail à vélo" !

Joris Marrel

La conclusion qu'on pourrait en tirer serait alors qu'une mesure importante dans un plan de mobilité employeur est la mise en place de douches ! :-) Et c'est d'ailleurs, souvent, une des premières choses demandées par les salariés cyclistes.

Laurent CADUDAL (DRIEAT IF / UDEAT94)

Ne pourrions-nous pas trouver un moyen d'inciter les employeurs (privé/public) à mettre en place ce type d'équipement ?

Florence Girault - Cerema

Via les plans de mobilité employeurs

ou via les négociations annuelles obligatoires (le sujet de la mobilité domicile-travail doit être abordée dans ces négociations !)

Dialogue en ligne (liens transférés dans le fichier dédié publié à part) :

De Hervé Le Berre à Tous les panélistes : et pourquoi pas l'hypothèse de moins se déplacer ?

De Valentine Loquais Tarentaise Vanoise : Savons-nous dans quelle mesure les dispositifs en faveur du covoiturage vont détourner les usagers des transports en commun ? Quelles sont les projections sur le taux de remplissage suite au Plan National Covoiturage (Fonds Vert) par exemple, et dans cette amélioration du taux de remplissage, la part de "détournement" des usagers des TC vers la voiture ?

De celero à Tous les panélistes : On sait que le report vers le covoiturage se fait au détriment des TC et \$\$

De celero à Tous les panélistes : et pas au détriment de l'autosolisme...

De Hervé Le Berre : l'efficacité des modes actifs est sans doute massive. L'illustration sera bienvenue

De Maria-Teresa Molina : Est-il envisageable de faire payer une redevance d'accès aux centres-villes et/ou aux autoroutes aux voitures avec un occupant unique ?

De Valentine Loquais Tarentaise Vanoise : Quels leviers représente le ferroviaire, comment agir sur ce levier majeur dans les collectivités locales lorsque cette compétence relève des Régions pour les TER, quels sont nos leviers d'action pour créer le contexte d'un véritable report modal sur ces lignes régionales sous exploitées (taux de remplissage très faible en ce qui concerne les trains ou pire encore pour les cars TER)

De Sarah Brière DREAL ARA : il y a aussi le problème des intrants (potentiellement carbonés : engrais, outils agricoles...) dans le champ utilisé pour la biomasse ...

De ColineTrautmann à Tous les panélistes : (le FDP soutient ce carburant, pas l'Allemagne heureusement)

De André Thibaud à Tous les panélistes : effet rebond de la voiture électrique = trafic en ville ne diminue pas !

De Valentine Loquais Tarentaise Vanoise : Savons-nous mesurer la visibilité du thème "nouvelles motorisations" par rapport à la visibilité des autres leviers ? Un travail de vocabulaire est-il à l'œuvre, pour empêcher de nommer "salon de l'écomobilité" des événements qui ne présentent que des solutions techniques qui concernent les nouveaux carburants ou motorisations et ne traitent que très peu voir pas du tout des autres leviers (donc vitesse, poids des véhicules, changement de comportement, actions sur la demande ...) ? Comment diffuser davantage les infos comme celles d'aujourd'hui auprès notamment des élus locaux, et "lutter" en quelque sorte contre l'hyper visibilité du levier nouvelles motorisations, qui détourne l'attention des priorités en politiques locales ?

De cedrik ferrero à Tous les panélistes : En milieu rural, le panier moyen d'un ménage pour acquérir un véhicule est de l'ordre de 8k euros, hors l'accès au véhicule électrique est à 30 k euros en entrée de gamme. Que faire en l'absence de la disparition des réseaux de transports en communs ferroviaires sur les Idft ?

De Pierre Adam (DDT42) : Poids relatif de l'impact de la hausse de l'usage des modes actifs; si on considère la part modale kilométrique, qui est ce qui pèse principalement en matière d'émissions

De p.fournier à Tous les panélistes : Le développement des réseaux de modes actifs en milieu urbain ne peut s'effectuer sans un important renoncement à la voiture, suppression du stationnement, réduction capacitaire notamment

De Marc Letourneux : Pourquoi la déclassification de voies routières en voies cyclables (et éventuels riverains) n'est pas plus développée... cela permet d'éviter des émissions nécessaires à la création de la voie ? Connais ton l'analyse du cycle de vie d'une piste cyclable en site propre ?

De Marion Ailloud : Pensez bien à poser vos questions dans le module questions/réponses svp. Je vois qu'il y a plusieurs questions sur les aménagements cyclables et la possibilité de réaffecter des voies ou des espaces de stationnement pour favoriser leur développement. Vous pouvez consulter nos recommandations à ce sujet :

De Idrillon à Tous les panélistes : Et une production électrique supplémentaire ...

De Sophie Mazoué Groupe RATP à Tous les panélistes : Merci pour vos interventions de qualité

De Valentine Loquais Tarentaise Vanoise : MERCI pour la qualité de ce webinaire !

De Clara Tibi à Tous les panélistes : Merci

De bertonm à Tous les panélistes : MERCI BEAUCOUP

De Hervé Le Berre : merci pour toutes ces supers interventions

De p.fournier à Tous les panélistes : merci

De Julie Pissetaz Pays Landes Nature Côte d'Argent à Tous les panélistes : merci pour ce webinaire

De Tournier M. : merci !

De ChristianVH à Tous les panélistes : Merci pour cet éclairage sur un enjeu crucial.

De Laurent Cadudal (DRIEAT IF / UDEAT94) à Tous les panélistes : Merci à vous !

De Mulciba Polycarpe (Ville de Paris) à Tous les panélistes : merci