

WEBINAIRE « RÉUSSIR SA STRATÉGIE MOBILITÉS »

23 novembre 2021

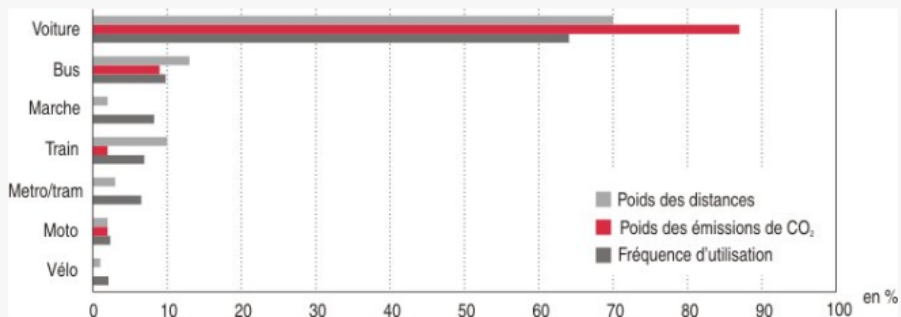
Du changement d'échelle au changement méthodologique



Basculement des enjeux vers le périurbain (1/2)

Enjeu d'amélioration de la qualité de l'air

Graphique 2 - Répartition des émissions de CO2 et des personnes selon le mode de transport



Lecture : les déplacements en voiture émettent 87 % des émissions totales de CO₂ et représentent 70 % des distances totales pour aller travailler ou étudier. Ce mode de transport est utilisé par 64 % des actifs en emploi ou étudiants.

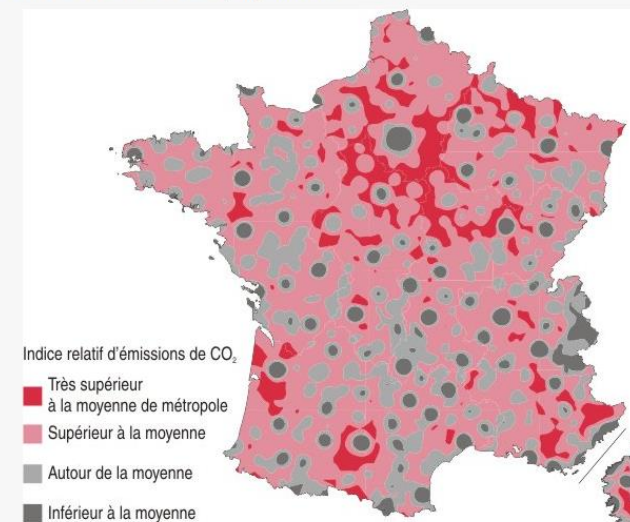
Sources : Insee, Kit CO₂ d'après le recensement de la population 2007 ; SOeS, fichier central des automobiles 2007.

« La concentration de l'emploi, associée à la pression immobilière, provoque une **croissance démographique hors des pôles** [...] »

[...] Cette périurbanisation conduit à une forte convergence des déplacements vers ces pôles : 28 % des emplois des pôles urbains sont ainsi occupés par des non-résidents. Les flux correspondants occasionnent **45 % des émissions de CO₂** liées aux navettes quotidiennes (carte 1). »

Source : INSEE

Carte 1 - Émissions de CO₂ par personne



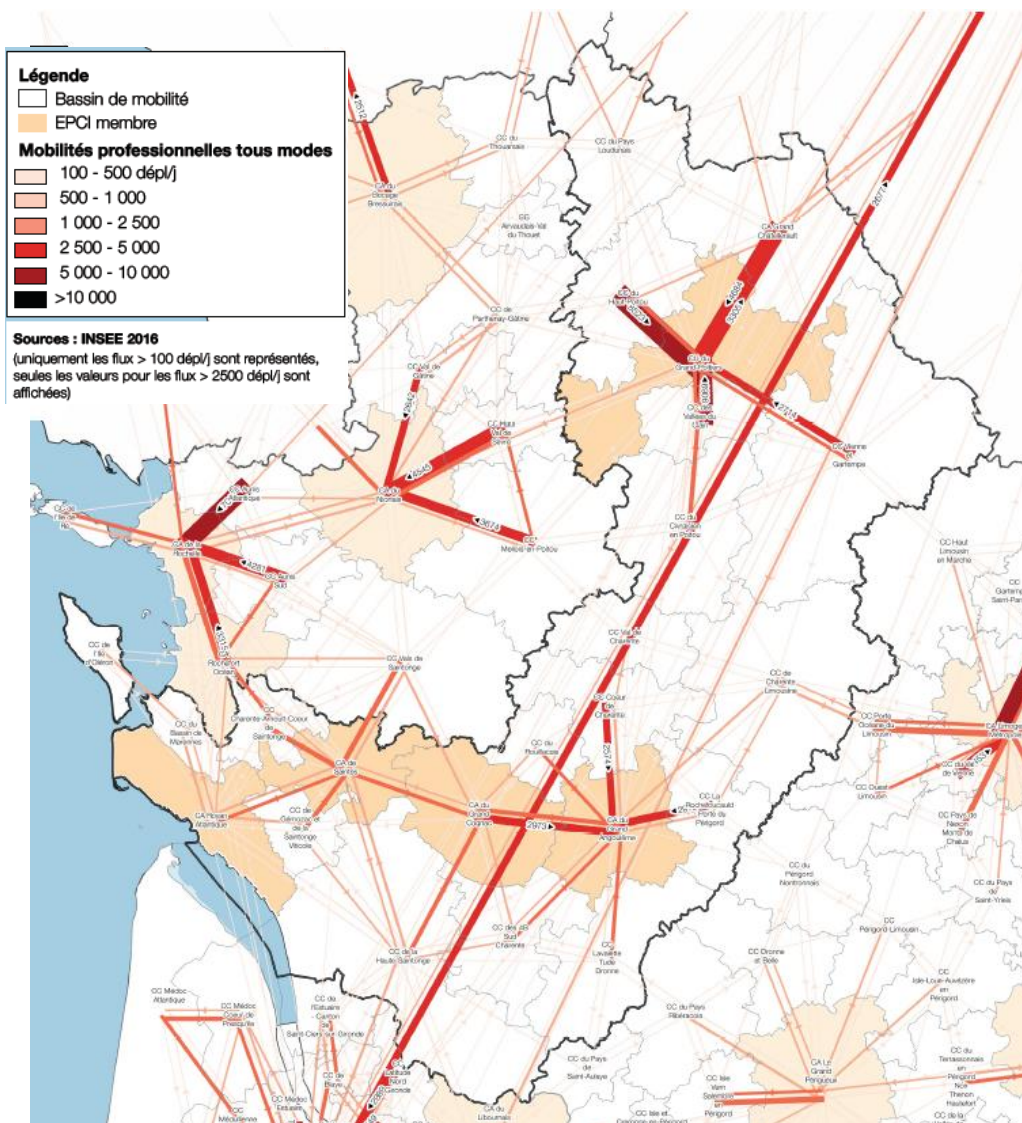
Sources : Insee, Kit CO₂ d'après le recensement de la population 2007 ; SOeS, fichier central des automobiles 2007.

Et d'inclusion sociale



©slate.fr

Basculement des enjeux vers le périurbain (2/2)



Métropolisation :

Des bassins de vie multiples dans les territoires dessinent les zones de pertinence des politiques de mobilité, **un enjeu pluri-acteurs**

Zones peu denses :

Une politique de transport à construire pour permettre de réduire l'autosolisme y compris dans les zones peu dense, **un enjeu de desserte de zones périurbaines diffuses**

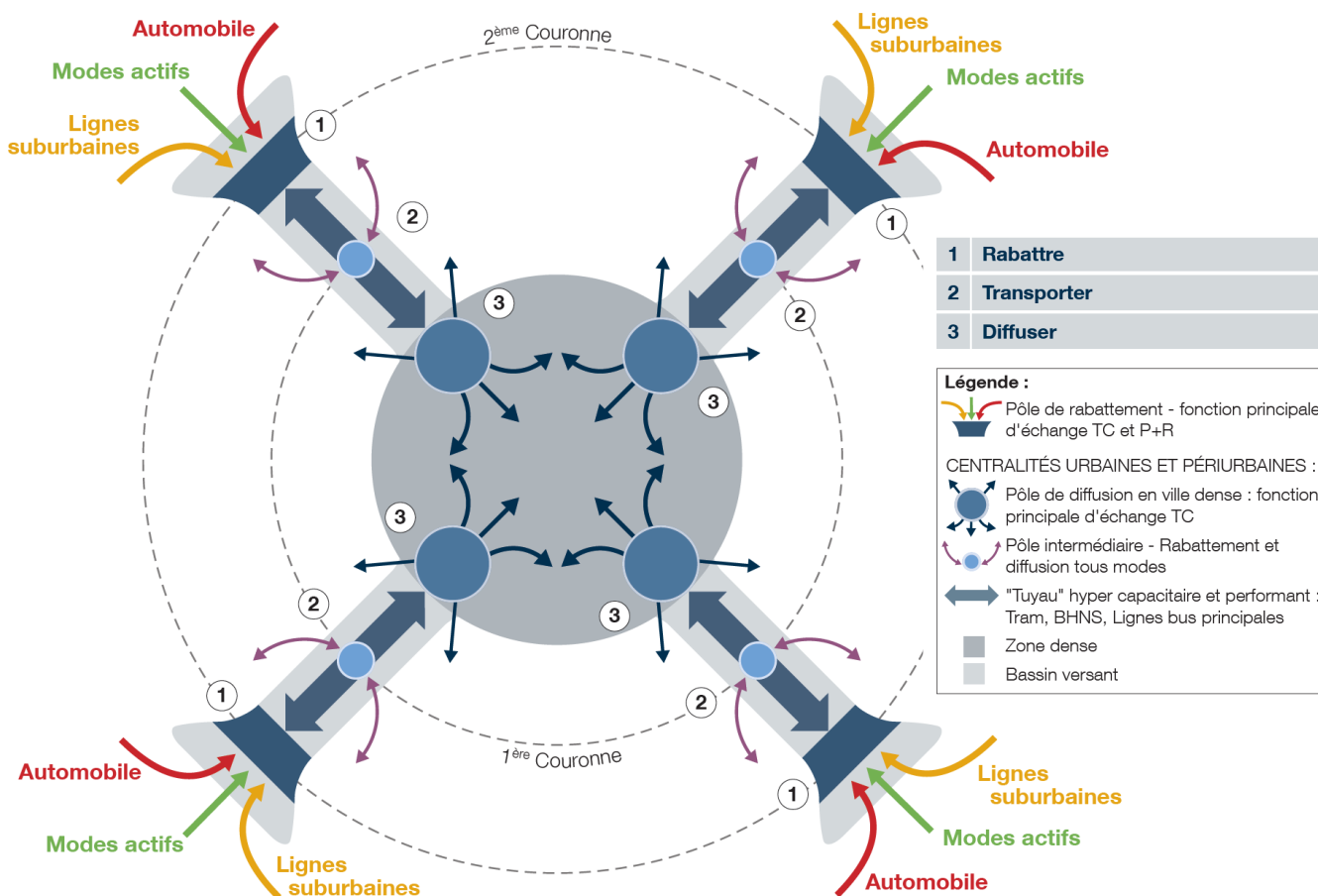
Multi-polarisation des zones urbaines :

L'organisation urbaine de décentralise pour mieux mailler le territoire et défendre la mixité sociale et urbaine dans la ville, **connecter la périphérie à la ville ne suffit plus**

Source : Données MOBPRO INSEE 2018

Un enjeu : connecter urbain et périurbain

Le principe : traiter l'ensemble de la chaîne de déplacement pour concurrencer l'autosolisme



3 actions coordonnées et interdépendantes :

→ Fonction « transporter » :

- ❑ Amélioration des performances des modes alternatifs par rapport à la voiture en solo
- ❑ Offres et services structurants s'appuyant sur les grandes infrastructures périurbaines et interurbaines connectant les cœurs urbains à leur bassin de vie (train, cars express, cars interurbains publics ou privés, covoiturage)

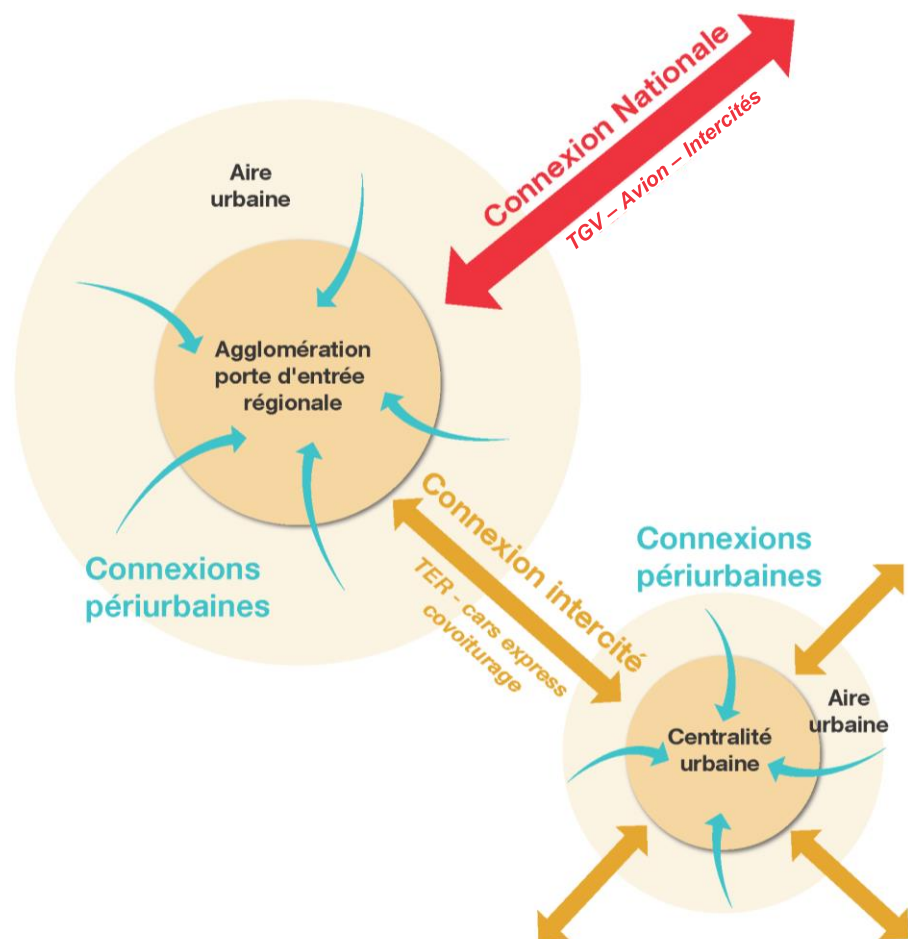
→ Fonction « rabattre » :

- ❑ Conception / positionnement des pôles d'échange et de coordination des services
- ❑ Offres et services de rabattement d'un territoire de chalandise vers un pôle d'échange connecté à la fonction « transport » (marche, vélo, voiture, bus, taxi)

→ Fonction « diffuser » :

- ❑ Conception / positionnement des pôles d'échange et de coordination des services
- ❑ Offres et services permettant de connecter les infrastructures retenues pour la fonction « transport » à l'ensemble des cœurs urbains (marche, vélo, réseau urbain maillé, autopartage, ..)

Une stratégie gagnant - gagnant



LES GRANDS ENJEUX

→ La coordination des acteurs et des services

- ❑ Un (voire des) acteur(s) institutionnel(s) potentiellement différent(s) sur chaque fonction
- ❑ La nécessaire mise en place d'une politique publique commune, dans laquelle personne ne doit attendre de l'autre qu'il tire le premier
- ❑ Une vision commune pour un engagement gagnant-gagnant

→ La performance / l'attractivité concurrentielle du TC par rapport à la voiture

- ❑ Un enjeu de valorisation objective de l'offre globale TC par rapport à la voiture, justifiant la mise en place concomitante de mesures de maîtrise des flux automobiles et d'amélioration des performances des lignes TC structurantes
- ❑ Un enjeu de marketing sur l'offre mise en place

→ L'extension des périmètres d'influence des lignes de transport

- ❑ Selon les connexions en rabattement et en diffusion, des pans de territoire plus ou moins importants concernés par les lignes, jouant sur le potentiel d'attractivité de celles-ci
- ❑ Une coordination des offres à gérer à la fois à l'échelle micro et à l'échelle macro

Un exercice complexe de coordination des politiques de transport à toutes les échelles, pour le bénéfice de tous : usagers et acteurs institutionnels