

# Etude prospective

Votre contact:

Pierre de Thé  
Directeur de la communication  
+33 6 48 20 72 78  
[pierre.dethe@routesdefrance.com](mailto:pierre.dethe@routesdefrance.com)

Nouveaux usages des mobilités :  
pistes d'évolution et opportunités pour  
les infrastructures routières et ses acteurs

## ANALYSE DU SONDAGE PROSPECTIF

22 hypothèses

36 répondants externes profession

29 répondants internes profession (annexes)

Votre contact:

Léa Marzloff  
Directrice expertise "Mobilité"  
+33 6 80 46 27 02  
[lea.marzloff@groupechronos.org](mailto:lea.marzloff@groupechronos.org)

# # SOMMAIRE

1	<u>OBJECTIFS ET MÉTHODE</u>	page 3
2	<u>ANALYSE GLOBALE DES RÉPONSES AU SONDAGE</u>	page 12
3	<u>ANALYSE PAR HYPOTHÈSE</u>	page 27
	- <u>les modes actifs</u>	page 29
	- <u>la voiture sous toutes ses formes</u>	page 41
	- <u>les transports en commun et les services de mobilité</u>	page 55
	- <u>la logistique</u>	page 61
	- <u>le stationnement et les stations</u>	page 67
	- <u>les entreprises et le travail</u>	page 75
	- <u>les services numériques et la donnée</u>	page 81
4	<u>ANNEXES</u>	page 87
	- <u>Les acteurs « externes » interrogés</u>	page 89
	- <u>Synthèse des réponses des acteurs « internes »</u>	page 92

# PARTIE 1

# OBJECTIFS ET MÉTHODE

# # OBJECTIFS



L'objectif de ce sondage prospectif est **d'identifier les convergences et les divergences d'opinions concernant les mobilités à l'horizon 2030 parmi les acteurs des mobilités** (collectivités, institutions publiques, experts, représentants d'utilisateurs, opérateurs de mobilité, acteurs des ITS ou encore constructeurs automobiles).

Concrètement, des hypothèses ont été formulées sur la base des 16 fiches facteurs critiques et de 15 entretiens réalisés avec des professionnels. Ces hypothèses ont été envoyées à diverses parties prenantes pour qu'elles se positionnent sur chacune d'entre elles en indiquant leur accord ou désaccord et en exprimant les raisons de leur choix.

In fine, il est possible de déterminer la vision commune des mobilités à l'horizon 2030 et de rendre compte des domaines sur lesquels les tensions et les incertitudes sont les plus fortes.

Dans le cadre de notre étude qui **porte sur les usages de mobilité impactant la place et le rôle de l'infrastructure routière à 2030, ce sondage permet donc** d'éclairer les évolutions des besoins des différentes cibles . Dans la phase suivante (atelier chaîne de valeur), nous en dégagerons des **pistes d'évolutions** pour les infrastructures routières et **identifierons des opportunités** pour les acteurs de la chaîne de valeur.

# # MÉTHODE MISE EN ŒUVRE



**Le sondage prospectif développé dans le cadre de cette étude comprend 22 hypothèses (voir pages suivantes) qui portent sur les thématiques suivantes :**

- Les modes actifs et le partage des voiries
- La voiture sous toutes ses formes
- Le stationnement et les stations
- Le transport collectif et les services de mobilité
- Les entreprises et le travail
- Les services numériques et la donnée
- La logistique

**Pour chaque hypothèse, les répondants au sondage indiquent s'ils sont...**

- Tout à fait d'accord
- D'accord
- Pas d'accord
- Pas du tout d'accord
- "Je n'ai pas d'avis"

**... et ils commentent leur opinion.**

# # HYPOTHÈSES TESTÉES



## Définitions préalables

- Par grandes villes, on entend les villes de plus de 100 000 habitants.
- Par moyennes villes, les villes de 20 000 à moins de 100 000 habitants.
- Par grandes agglomérations, les agglomérations de plus de 400 000 habitants.
- Par zone périurbaine, nous entendons les communes des couronnes des grandes villes.
- Par zone rurale, nous entendons les territoires situés en-dehors des grands centres urbanisés.

## Les modes actifs et le partage des voiries

H1 - En 2030, 40% des Français font du vélo plusieurs fois par mois, contre 14% en 2018.

*\*Sont compris les vélos à assistance électrique et les déplacements hors loisir.*

H2 - En 2030, les individus sont prêts à parcourir de plus grandes distances à vélo pour se rendre au travail. Si le seuil psychologique est de 4 kilomètres en 2018, il passe à 8 kms en 2030.

H3 - En 2030, il y a deux fois plus de modes de déplacement sur les voiries suite à l'invention de modes électriques légers et de nouveaux modes de glisse urbaine.

H4 - En 2030, dans les couronnes des grandes villes, 50% des habitants utilisent au moins une fois par semaine des vélos, scooters ou objets de glisse électriques.

H5 - En 2030, les espaces publics dans les grandes villes sont totalement partagés, c'est-à-dire qu'il n'y a plus de voies réservées à certains modes.

# # HYPOTHÈSES TESTÉES



## La voiture sous toutes ses formes

H6 - En 2030, la voiture solo est bannie des centres des grandes villes.

H7 - En 2030, 50% des Français utilisent des services de voiture partagée\* régulièrement, contre 6% des Français en 2018.

*\*Par service de voiture partagée, on entend le covoiturage, l'autopartage, la location de véhicules entre particuliers et les locations à très court terme. Sont exclus le taxi et la location classique.*

H8 - En 2030, les voitures et deux-roues électriques enregistrent une part de marché de 25% du parc, contre 1,5% en 2018.

H9 - En 2030, dans le centre des grandes villes, les véhicules autonomes se développent uniquement sous la forme de navettes à très faible vitesse.

H10 - En 2030, sur les autoroutes, 30% des véhicules\* qui circulent ont un niveau d'autonomie de 4 sur 5, contre 0% en 2018.

*\*Par véhicule, on entend les voitures, minibus, bus, cars et camions qu'ils soient individuel ou collectif, privé ou public.*

H11 - En 2030, dans les quartiers urbains peu denses, le véhicule autonome est largement développé sous la forme de navettes qui circulent sur des voies dédiées afin d'atteindre des vitesses avoisinant les 50 km/h.

## Le stationnement et les stations

H12 - En 2030, dans les moyennes et grandes villes, les places de stationnement moyenne et longue durées sont quasiment supprimées des voiries.

H13 - En 2030, dans les moyennes et grandes villes, des places de stationnement de type "dépose minute" sont multipliées près des points d'attraction pour permettre de charger ou de déposer des gens et des colis en toute sécurité.

H14 - En 2030, les grandes agglomérations sont entourées de stations intermodales qui donnent accès à au moins 5 modes alternatifs\* à la voiture. Les individus y laissent leur voiture pour rejoindre les centres urbains.

*\*Par mode alternatif, on entend à la fois les transports en commun, les navettes, la voiture partagée, le vélo, le vélo à assistance électrique, la glisse urbaine...*

# # HYPOTHÈSES TESTÉES



## Le transport collectif et les services de mobilité

H15 - En 2030, 30% du réseau ferroviaire national correspondant à des petites lignes sont supprimés et remplacés par des transports collectifs routiers (voiture partagée, bus, cars, navettes...).

H16 - En 2030, les services de mobilité à la demande explosent pour répondre aux besoins des personnes à mobilité réduite dans des zones périurbaines et rurales. Ces services sont assurés par des particuliers, des associations, des opérateurs de mobilité et des VTC.

## Les entreprises et le travail

H17 - En 2030, les employeurs (hors TPE\*) sont obligés d'accompagner leurs salariés pour qu'ils réduisent leur empreinte carbonnée aux déplacements professionnels.

*\*Très Petites Entreprises*

H18 - En 2030, un actif sur deux travaille depuis son domicile ou un tiers-lieu\* au moins deux fois par semaine, contre un actif sur 4 en 2017.

*\*Cette pratique peut être contractualisée par l'employeur ou non.*

## Les services numériques et la donnée

H19 - En 2030, 50% des Français utilisent un assistant personnel numérique pour définir leur trajet en fonction de leur besoin. Cet assistant inclut l'ensemble des modes de déplacement publics et/ou privés présents sur leur territoire.

H20 - En 2030, les régions et métropoles disposent de plateformes de données de mobilité. Les données issues des services de mobilité et des infrastructures routières y sont versées afin que les collectivités puissent orienter leurs politiques publiques.



# # HYPOTHÈSES TESTÉES



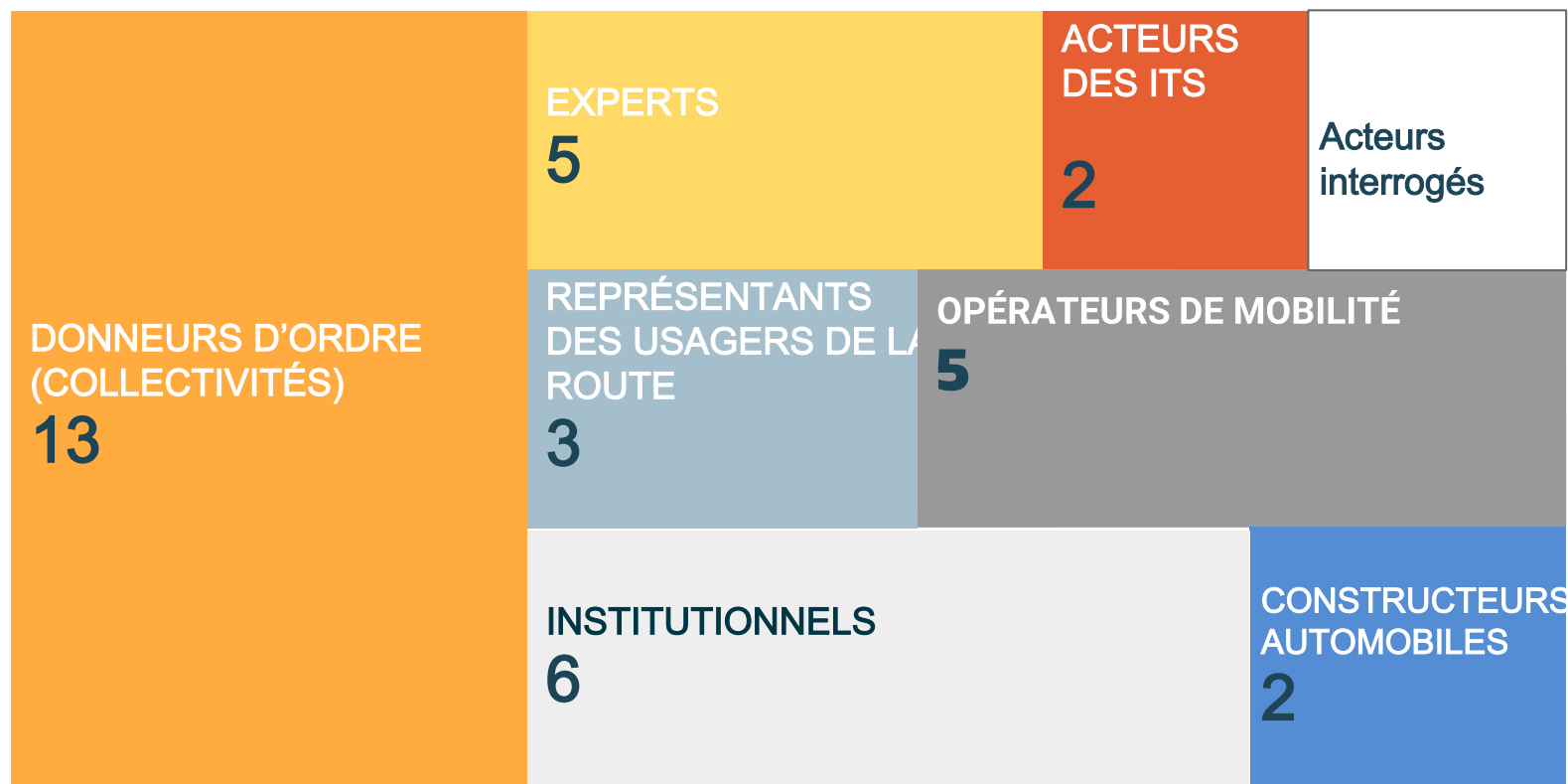
## La logistique

H21 - En 2030, les véhicules thermiques de livraison sont interdits dans les moyennes et les grandes villes.

H22 - En 2030, les marchandises sont déposées dans des zones de stockage en périphérie des moyennes et grandes villes puis sont acheminées aux particuliers ou dans les commerces à pied, à vélo, en petits véhicules électriques ou via des véhicules autonomes.

# ACTEURS INTERROGÉS

36 acteurs ont répondu au sondage avec la répartition suivante :



[Retrouvez en annexe le détail des répondants \(nom, prénom, structure, poste\).](#)

# ACTEURS INTERROGÉS

36 acteurs ont répondu au sondage avec la répartition suivante :



Retrouvez en annexe le détail des répondants (nom, prénom, structure, poste).

# ACTEURS INTERROGÉS

ROUTES DE FRANCE

13



DONNEURS D'ORDRE

6



INSTITUTIONNELS

5



OPÉRATEURS DE MOBILITÉ

5



EXPERTS

3



USAGERS DE LA ROUTE

2



ACTEURS DES ITS

2



CONSTRUCTEURS AUTO

## PARTIE 2






# ANALYSE GLOBALE DES RÉPONSES AU SONDAGE

**Dans cette partie intitulée “Analyse globale des réponses au sondage”, vous trouverez un classement des hypothèses en fonction :**

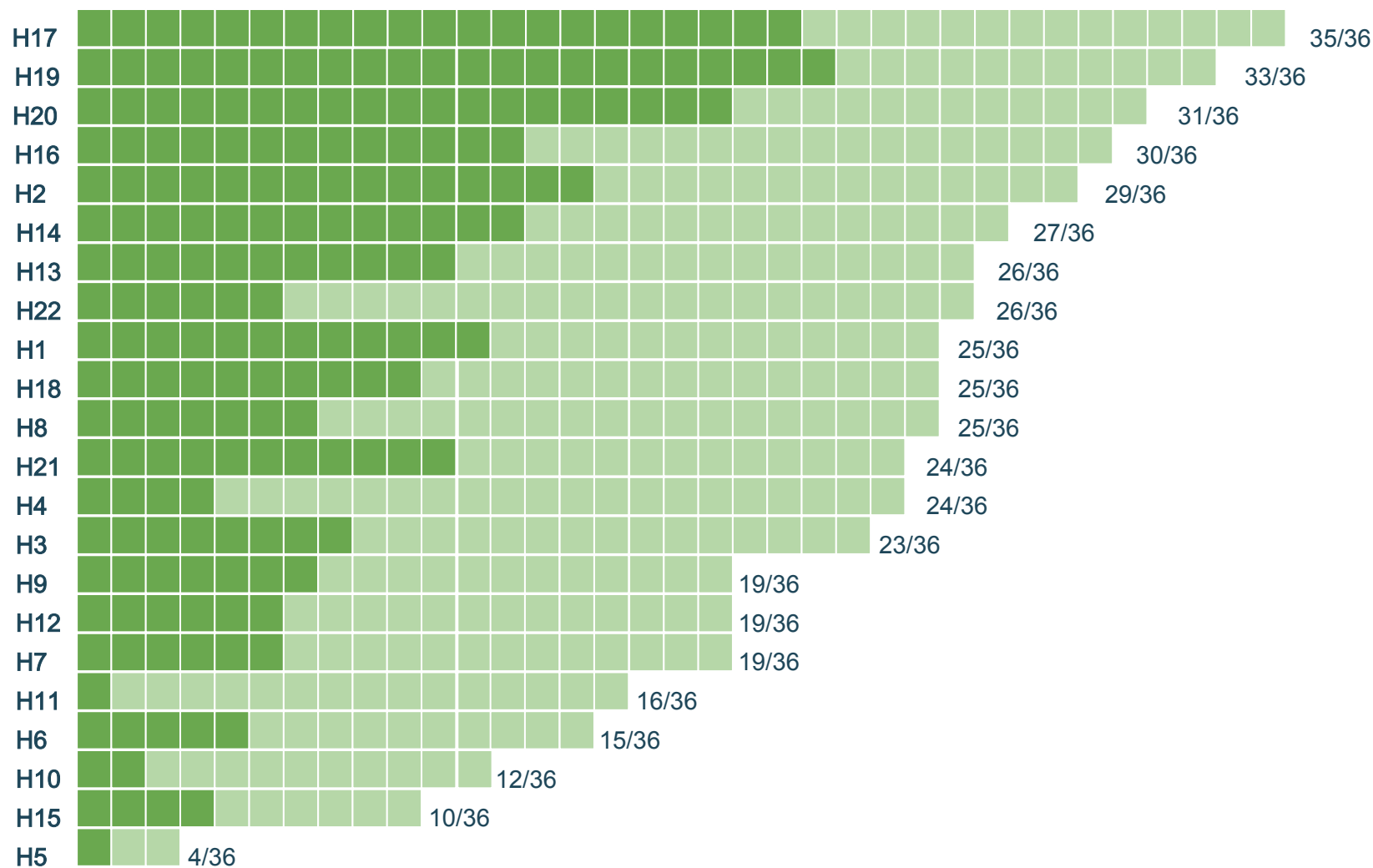
- Du plus haut niveau d'accord avec les hypothèses formulées
- Du plus haut niveau de désaccord avec les hypothèses formulées
- Du plus haut niveau de controverse avec les hypothèses formulées

**En d'autres mots, cette partie vous permet d'identifier rapidement quelles sont les hypothèses d'avenir avec lesquelles les 36 répondants au sondage sont majoritairement d'accord, celles avec lesquelles ils sont majoritairement en désaccord, et celles pour lesquelles les avis divergent le plus.**

**Dans la suite du document, chaque carré représente la réponse d'une des 36 personnes ayant participé au sondage, et la légende est la suivante :**

-  Tout à fait d'accord avec l'hypothèse
-  D'accord avec l'hypothèse
-  Pas d'accord avec l'hypothèse
-  Pas du tout d'accord avec l'hypothèse
-  Pas d'avis sur l'hypothèse

# # CLASSEMENT DES 22 HYPOTHÈSES PAR NIVEAU D'ACCORD



Pour retrouver les intitulés exacts des hypothèses, [rendez-vous ici](#). Pour un résumé, lire la slide suivante.

# + LES HYPOTHÈSES VALIDÉES

(au moins deux tiers des répondants)

## Hypothèses avec lesquelles au moins 90% des répondants sont en accord :

- L'obligation pour les entreprises d'accompagner leurs salariés vers une mobilité durable
- L'usage massifié d'assistants numériques multimodaux
- La création de plateformes de données de mobilité régionales et métropolitaines

## Hypothèses avec lesquelles entre 75 et 90% des répondants sont en accord :

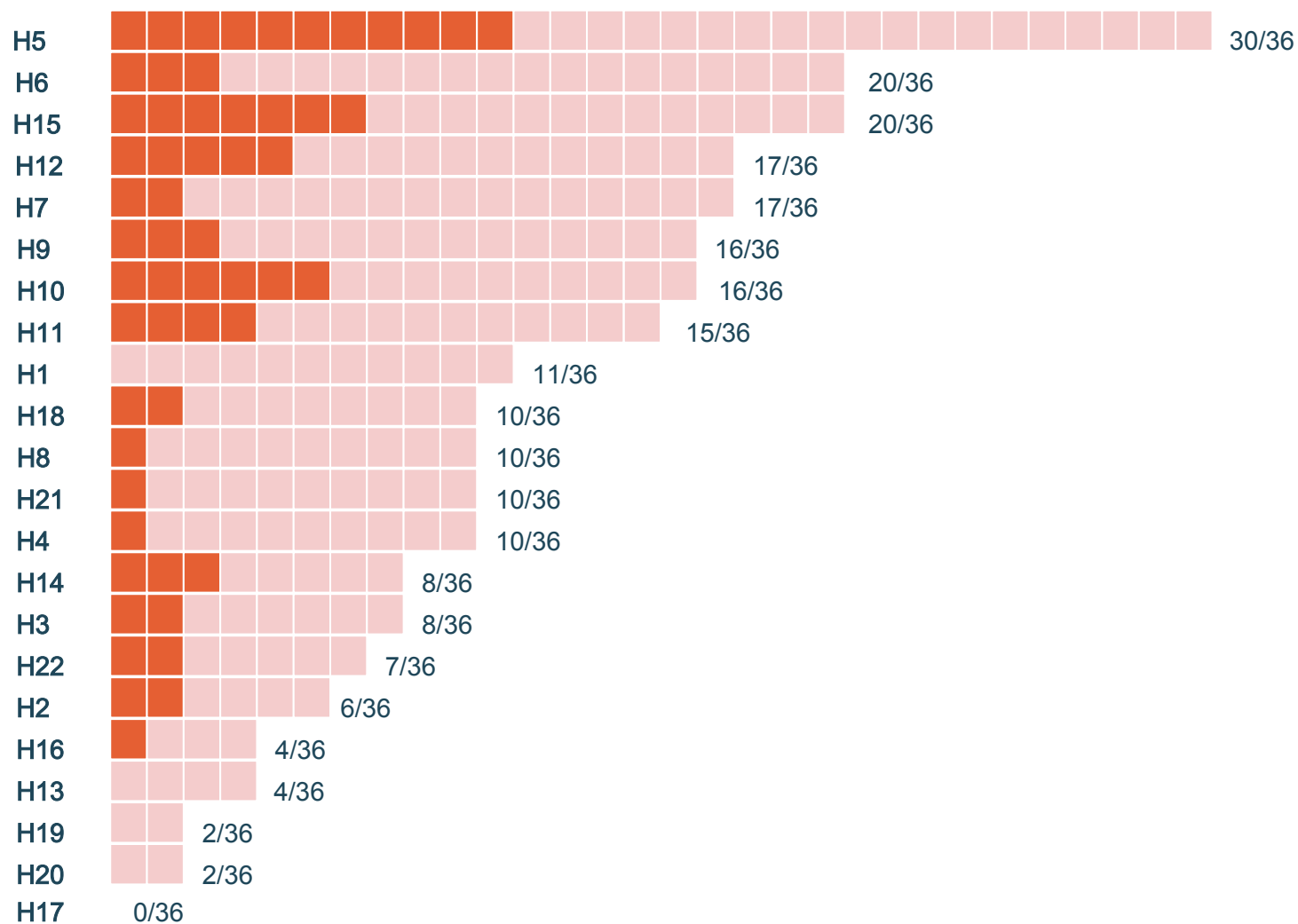
- Le développement de services de mobilité à la demande pris en charge par des acteurs variés
- L'augmentation de la distance des trajets à vélo sur des trajets domicile -travail
- Le développement de stations intermodales en périphérie des grandes villes

## Hypothèses avec lesquelles entre 65 et 75% des répondants sont en accord :

- Le développement de places de stationnement de type "dépose minute"
- Le dépôt des marchandises en périphérie des moyennes et grandes villes et leur acheminement via des modes "légers" (marche, vélo, véhicules électriques, petits véhicules autonomes)
- Le développement du télétravail à raison de 50% des actifs qui le pratique au moins deux fois par semaine
- Une part de marché de 25% pour les voitures et deuxroues électriques
- 40% de Français qui font du vélo plusieurs fois par mois
- Une interdiction des véhicules thermiques de livraison dans les moyennes et grandes villes
- Un usage intensif des modes électriques (scooters, vélos, objets de glisse) dans les couronnes des grandes villes
- Une croissance par deux du nombre de modes de déplacement sur les voiries

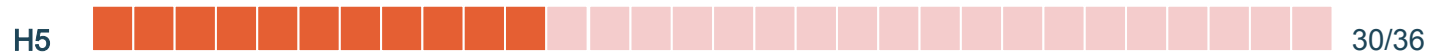


# # CLASSEMENT DES 22 HYPOTHÈSES PAR NIVEAU DE DÉSACCORD



Pour retrouver les intitulés exacts des hypothèses, [rendez-vous ici](#). Pour un résumé, lire la slide suivante.

## - LES HYPOTHÈSES REJETÉES (par au moins deux tiers des répondants)



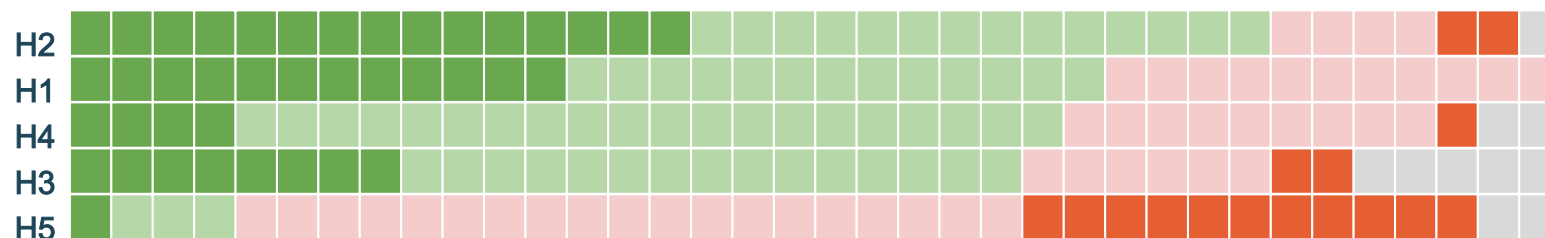
L'hypothèse 5 est la seule à être rejetée par la majorité des répondants (30/36). Elle porte sur un partage absolu des espaces publics dans les grandes villes et donc sur l'absence de voies réservées. D'autres perspectives sont envisagées dont par exemple la création de voiries avec des vitesses différenciées, approfondies en partie 3 "Analyse par hypothèse".

Les autres hypothèses sont classées ci-après dans les hypothèses controversées et portent donc les plus fortes incertitudes pour l'avenir.



# Classement des réponses par thématique

# # LES MODES ACTIFS ET LE PARTAGE DES VOIRIES



**H2** - En 2030, les individus sont prêts à parcourir de plus grandes distances à vélo pour se rendre au travail. Si le seuil psychologique est de 4 kilomètres en 2018, il passe à 8 kms en 2030.

**H1** - En 2030, 40% des Français font du vélo plusieurs fois par mois, contre 14% en 2018.

**H4** - En 2030, dans les couronnes des grandes villes, 50% des habitants utilisent au moins une fois par semaine des vélos, scooters ou objets de glisse électriques.

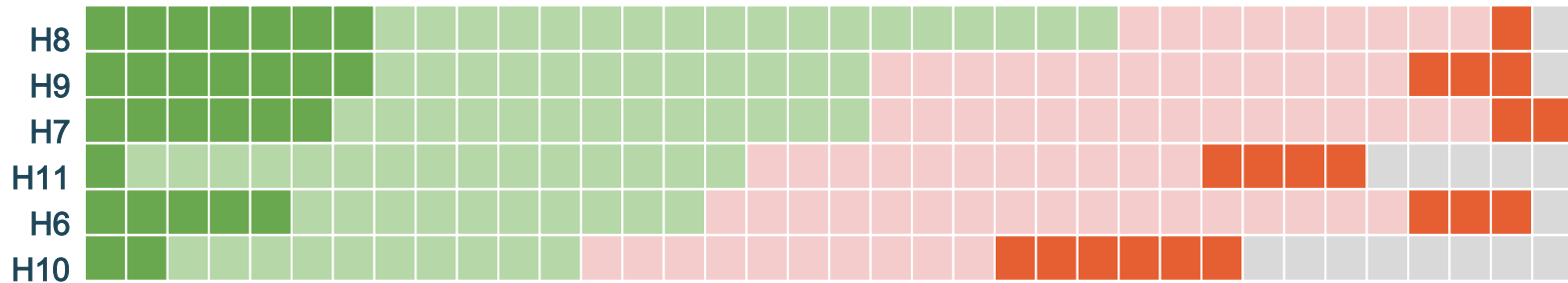
**H3** - En 2030, il y a deux fois plus de modes de déplacement sur les voiries suite à l'invention de modes électriques légers et de nouveaux modes de glisse urbaine.

**H5** - En 2030, les espaces publics dans les grandes villes sont totalement partagés, c'est-à-dire qu'il n'y a plus de voies réservées à certains modes.

Les répondants sont plutôt en accord avec les hypothèses portant sur la hausse du recours au vélo ou à d'autres modes de glisse électriques (entre 23 et 29 répondants sur 36 qui sont d'accord).

En revanche, les répondants sont en désaccord avec la suppression des voies réservées à certains modes, avec 30 voix en désaccord sur 36.

# # LA VOITURE SOUS TOUTES SES FORMES



**H8** - En 2030, les voitures et deux-roues électriques enregistrent une part de marché de 25% du parc, contre 1,5% en 2018.

**H9** - En 2030, dans le centre des grandes villes, les véhicules autonomes se développent uniquement sous la forme de navettes à très faible vitesse.

**H7** - En 2030, 50% des Français utilisent des services de voiture partagée\* régulièrement, contre 6% des Français en 2018.

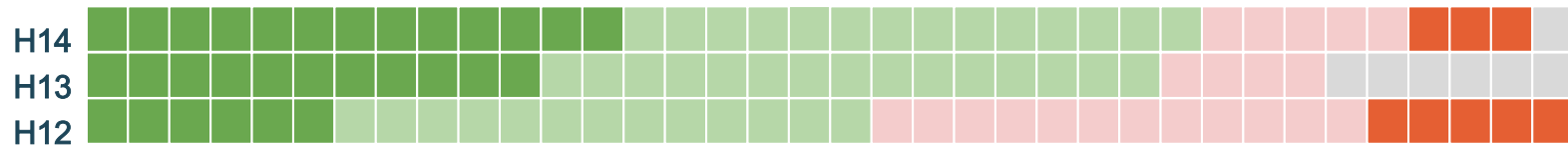
**H11** - En 2030, dans les quartiers urbains peu denses, le véhicule autonome est largement développé sous la forme de navettes qui circulent sur des voies dédiées afin d'atteindre des vitesses avoisinant les 50 km/h.

**H6** - En 2030, la voiture solo est bannie des centres des grandes villes.

**H10** - En 2030, sur les autoroutes, 30% des véhicules\* qui circulent ont un niveau d'autonomie de 4 sur 5, contre 0% en 2018.

Le passage à l'électrique rallie le plus de répondants (25 sur 36). Les autres hypothèses autour de l'évolution de la voiture, propriétaire et partagée, sont plus polémiques. La forme de développement des véhicules autonomes selon les territoires est encore incertaine et le bannissement de la voiture solo des centres des grandes villes n'est globalement pas envisagé.

# # LE STATIONNEMENT ET LES STATIONS



H14 - En 2030, les grandes agglomérations sont entourées de stations intermodales qui donnent accès à au moins 5 modes alternatifs\* à la voiture. Les individus y laissent leur voiture pour rejoindre les centres urbains.

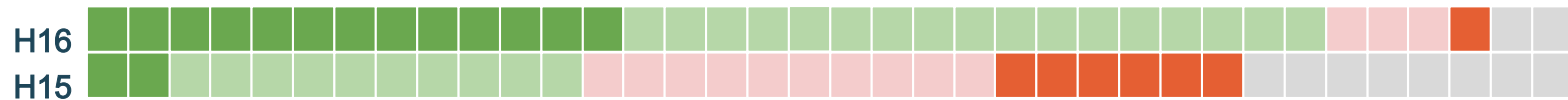
H13 - En 2030, dans les moyennes et grandes villes, des places de stationnement de type “dépose minute” sont multipliées près des points d’attraction pour permettre de charger ou de déposer des gens et des colis en toute sécurité.

H12 - En 2030, dans les moyennes et grandes villes, les places de stationnement moyenne et longue durées sont quasiment supprimées des voiries.

Plus de deux tiers des répondants s’entendent sur le développement de stations intermodales autour des grandes agglomérations et sur la création de places de stationnement de type “dépose minute” près des points d’attraction en 2030.

En revanche, la suppression des places de stationnement sur voirie de moyenne et longue durées est largement controversée, avec la moitié des répondants en accord et l’autre en désaccord.

# # LE TRANSPORT COLLECTIF ET LES SERVICES DE MOBILITÉ



- **H16** - En 2030, les services de mobilité à la demande explosent pour répondre aux besoins des personnes à mobilité réduite dans les zones périurbaines et rurales. Ces services sont assurés par des particuliers, des associations, des opérateurs de mobilité et des VTC.
- **H15** - En 2030, 30% du réseau ferroviaire national correspondant à des petites lignes sont supprimées et remplacées par des transports collectifs routiers (voiture partagée, bus, cars, navettes...).

30 répondants sur 36 estiment que les services de mobilité à la demande exploseront en 2030, assurés par des particuliers, des associations, des opérateurs de mobilité et des VTC, pour répondre aux besoins des personnes à mobilité réduite dans les zones périurbaines et rurales.

En revanche, 20 répondants sur 36 ne croient pas à la suppression des petites lignes ferroviaires et à leur remplacement par des transports collectifs routiers.





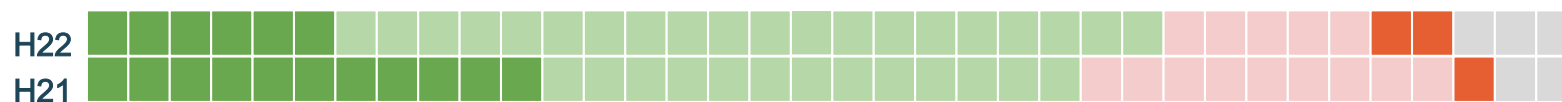
# # LES SERVICES NUMÉRIQUES ET LES DONNÉES



- **H19** - En 2030, 50% des Français utilisent un assistant personnel numérique pour définir leur trajet en fonction de leur besoin. Cet assistant inclut l'ensemble des modes de déplacement publics et/ou privés présents sur leur territoire.
- **H20** - En 2030, les régions et métropoles disposent de plateformes de données de mobilité. Les données issues des services de mobilité et des infrastructures routières y sont versées afin que les collectivités puissent orienter leurs politiques publiques.

Les deux hypothèses autour du développement de services numériques, des assistants personnels pour les individus et des plateformes de données de mobilité régionales pour les acteurs publics et privés, sont largement validées par les répondants.

# # LA LOGISTIQUE



**H22** - En 2030, les marchandises sont déposées dans des zones de stockage en périphérie des moyennes et grandes villes puis sont acheminées aux particuliers ou dans les commerces à pied, à vélo, en petits véhicules électriques ou via des véhicules autonomes.

**H21** - En 2030, les véhicules thermiques de livraison sont interdits dans les moyennes et grandes villes.

Les répondants s'accordent en majorité sur la nécessité de chaîner le transport de marchandise afin que la livraison en centre-ville soit effectuée en véhicule léger ou électrique (26 répondants sur 36) et sur la suppression des véhicules thermiques de livraison dans les moyennes et grandes villes (24 répondants sur 36).

# PARTIE 3

# ANALYSE PAR HYPOTHÈSE

# # INFORMATION PRÉALABLE



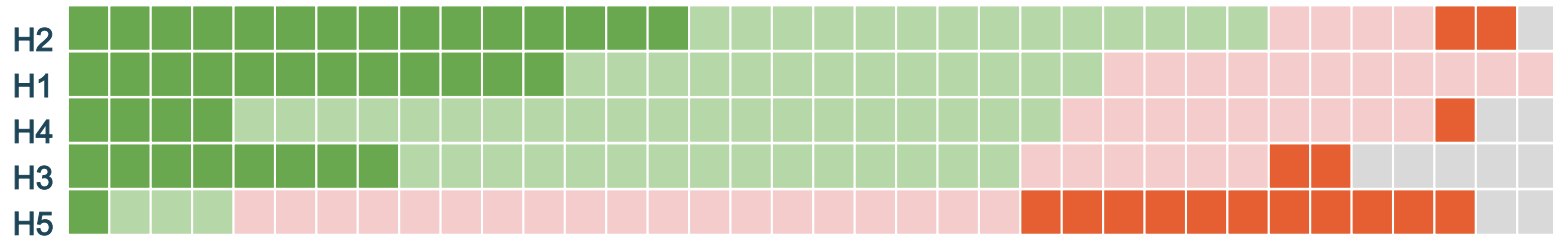
Dans cette partie, vous trouverez une analyse des réponses à chacune des hypothèses en fonction des catégories d'acteurs, une analyse des différents commentaires des répondants et quelques "verbatim" qui illustrent l'analyse.

Pour les hypothèses à forte controverse ou pour celles qui rencontrent de nombreux désaccords, des hypothèses plus consensuelles sont proposées grâce à l'analyse des commentaires.

# Les modes actifs

#

# RAPPEL DES 5 HYPOTHÈSES



**H2** - En 2030, les individus sont prêts à parcourir de plus grandes distances à vélo pour se rendre au travail. Si le seuil psychologique est de 4 kilomètres en 2018, il passe à 8 kms en 2030.

**H1** - En 2030, 40% des Français font du vélo plusieurs fois par mois, contre 14% en 2018.

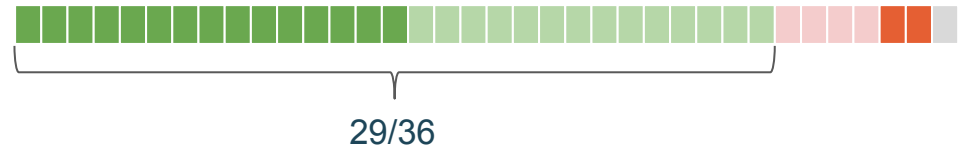
**H4** - En 2030, dans les couronnes des grandes villes, 50% des habitants utilisent au moins une fois par semaine des vélos, scooters ou objets de glisse électriques.

**H3** - En 2030, il y a deux fois plus de modes de déplacement sur les voiries suite à l'invention de modes électriques légers et de nouveaux modes de glisse urbaine.

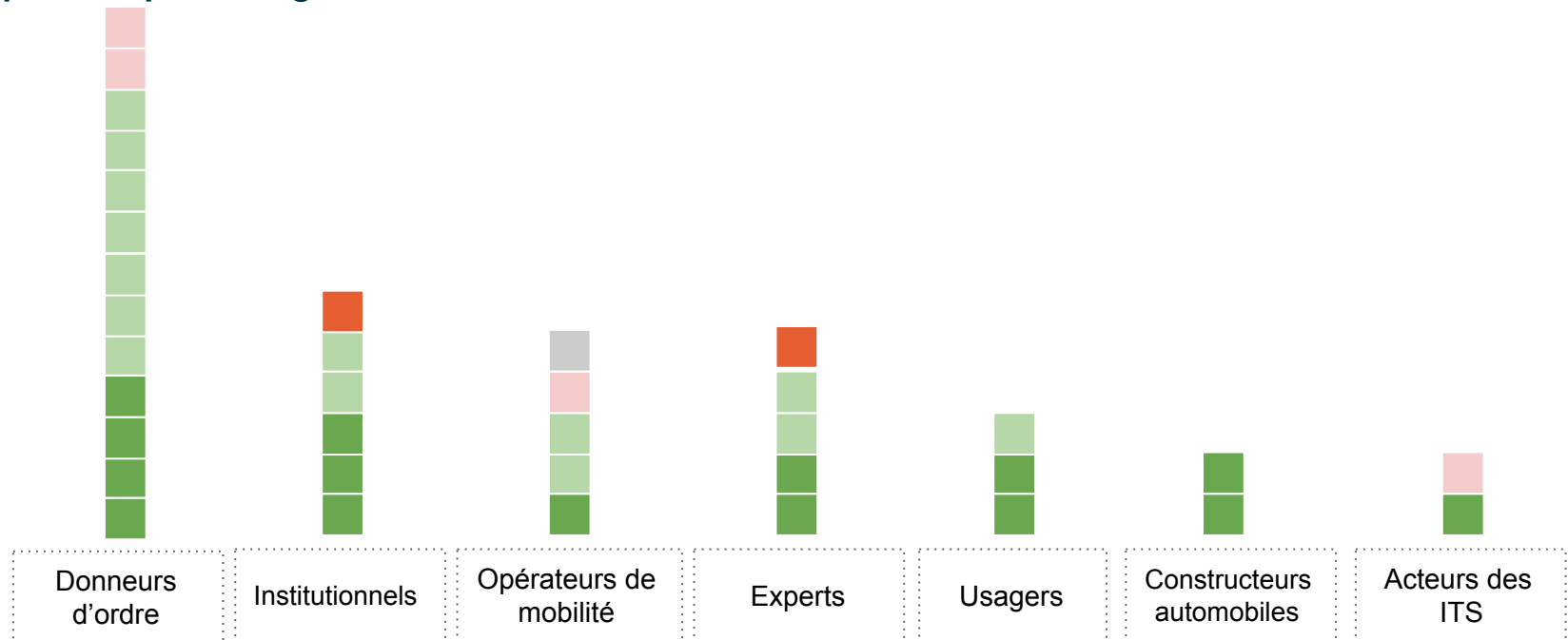
**H5** - En 2030, les espaces publics dans les grandes villes sont totalement partagés, c'est-à-dire qu'il n'y a plus de voies réservées à certains modes.

**H2** - En 2030, les individus sont prêts à parcourir de plus grandes distances à vélo pour se rendre au travail. Si le seuil psychologique est de 4 kilomètres en 2018, il passe à 8 kms en 2030.

## Rappel des réponses globales



## Réponses par catégorie d'acteurs



- Cette hypothèse suscite l'adhésion (29 répondants sur 36).
- 11 donneurs d'ordre sur 13 sont en accord avec cette hypothèse.
- Les rares voix en désaccord sont réparties sur l'ensemble des catégories de répondants, sauf chez les constructeurs automobiles et les usagers qui sont unanimement d'accord.



**H2** - En 2030, les individus sont prêts à parcourir de plus grandes distances à vélo pour se rendre au travail. Si le seuil psychologique est de 4 kilomètres en 2018, il passe à 8 kms en 2030.

## Synthèse des commentaires

- L'hypothèse est rendue possible grâce à l'essor du Vélo à assistance électrique (VAE).
- Les aides publiques à l'achat de VAE et les dispositifs d'Indemnités kilométriques vélo (IKV) encouragent le développement du recours au vélo.
- La notion de temps de déplacement est plus importante que celle de la distance parcourue.
- Des infrastructures sont nécessaires : pistes sécurisées, stationnement plus sûr pour les VAE, douches dans les bureaux ...
- Tous les territoires ne s'y prêtent pas : les distances sont trop grandes en milieu rural ou de ville à ville, et le VAE n'est pas encore adapté aux territoires de relief.

## Nouvelle.s hypothèse.s

- L'hypothèse est maintenue telle quelle.

*“ Avec les VAE et des aménagements d'itinéraires rapides (conçus comme tels pour les cyclistes pendulaires avertis), il doit être possible de doubler ce seuil.”* Christophe Wolf ,  
Mulhouse Alsace Agglomération

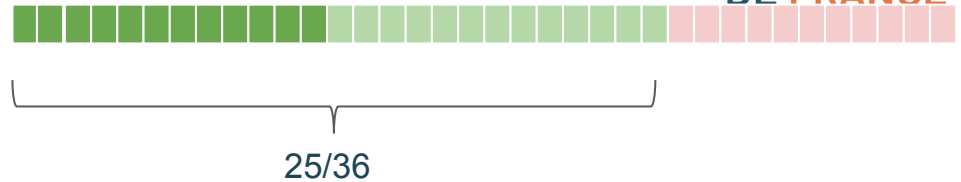
*“ Ce n'est pas une histoire de kilomètres mais plutôt de temps. La société va vers une revalorisation du temps utile.”* Stéphanie Coeugnet, Vedecom

*“ Le développement du VAE peut permettre d'atteindre ce seuil et même peut-être un peu au delà.”* Pierre-Marie Audouin-Dubreuil, Département de la Charente Maritime

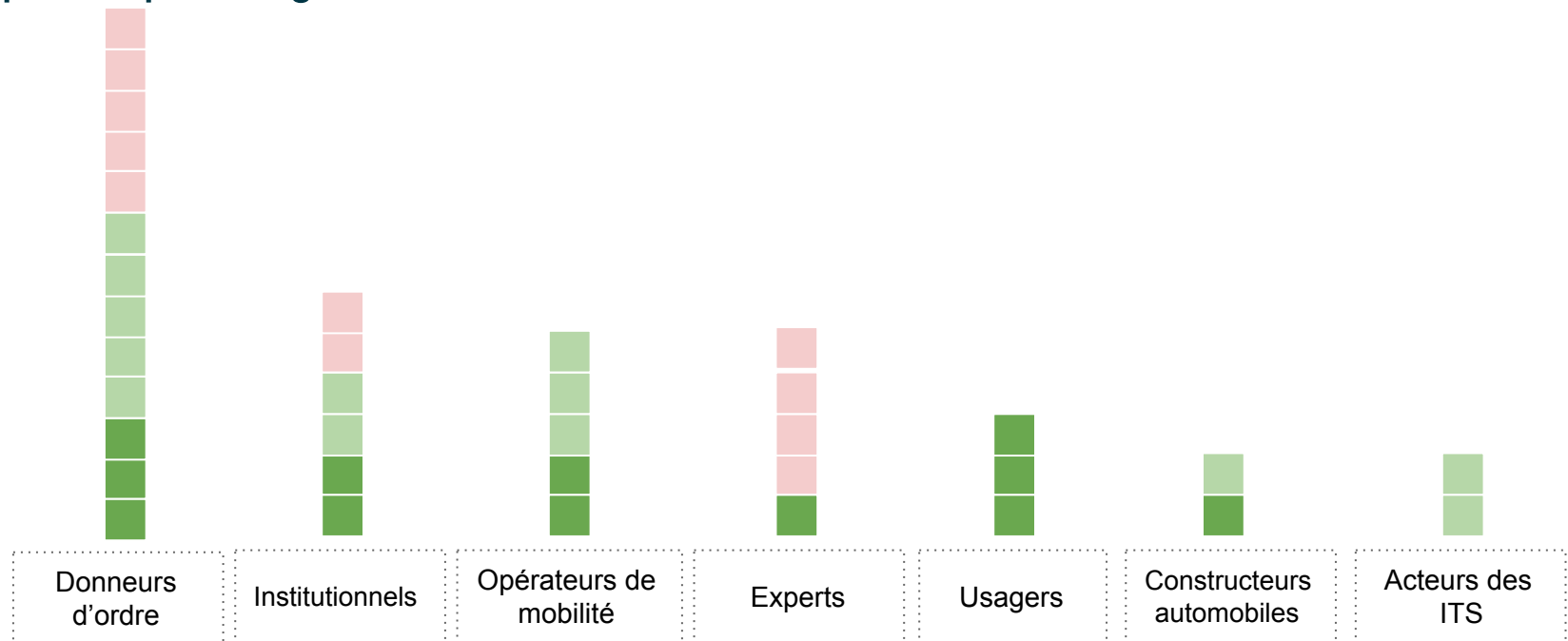
*“ Le vélo électrique permet d'accroître les distances, ce qui ramène le choix du mode à des considérations de temps de déplacement (sans considération de fatigue).”*  
Dominique Jaumard, Département de l'Hérault

**H1** - En 2030, 40% des Français font du vélo plusieurs fois par mois, contre 14% en 2018.

## Rappel des réponses globales



## Réponses par catégorie d'acteurs



- Les représentants d'usagers sont tout à fait d'accord avec cette hypothèse.
- Les pouvoirs publics sont partagés :  $\frac{1}{3}$  d'entre eux sont en désaccord.
- 4 experts sur 5 sont en désaccord avec cette hypothèse.
- Les opérateurs de mobilité, les constructeurs automobiles et les acteurs des ITS sont tous d'accord.
- Les réponses sont donc très clivées selon le groupe de répondants interrogé.

# H1

- En 2030, 40% des Français font du vélo plusieurs fois par mois, contre 14% en 2018.

## Synthèse des commentaires

- Le recours au vélo va augmenter pour des raisons économiques, environnementales et de santé publique, alors que la France n'y était pas acculturée.
- La loi LOM va dans ce sens.
- Le VAE lève certains freins comme la peur de l'effort trop important, de transpirer, de ne pas en être capable.
- Cela nécessite de nombreuses infrastructures, que les départements ne pourront pas forcément financer.
- Le vélo n'est pas approprié pour tous les types de trajets : quand on est chargé ou en milieu rural.
- Ce n'est pas le seul mode doux qui se développe.
- Ces limites amènent certains répondants à estimer l'hypothèse trop ambitieuse.

## Nouvelle.s hypothèse.s

- En 2030, **33%** des Français font du vélo plusieurs fois par mois, contre 14% en 2018.

*“ La loi LOM, la création d'infrastructures sécurisées, le coût ressenti du véhicule individuel, la démocratisation du VAE va permettre de redonner sa place au vélo. ”*

Florence Gilbert, **Wimoov**

*“ Evolution des grandes villes vers des mobilités transverses en multipliant les pistes cyclables et l'accès à ces multimodalités (vélo, trottinette...), le tout en lien avec des initiatives comme Paris respire ou autre. ”*

Jennifer Goulette, **Coyote**

*“ Les 30 premières aires urbaines représentent 40% de la population. Si le vélo est adapté en ville, il ne l'est pas en zones périurbaines et rurales, parce que la sécurité sur les routes départementales n'est pas assurée, et les départements ont des priorités sociales à financer autrement plus importantes (ASE, APAH, RSA notamment), alors que des voies cyclables coûtent 1 à 2 M€/km en RD. En ville on peut atteindre 40% sans difficulté, s'il y a de la pression sur l'usage de la voiture ”*

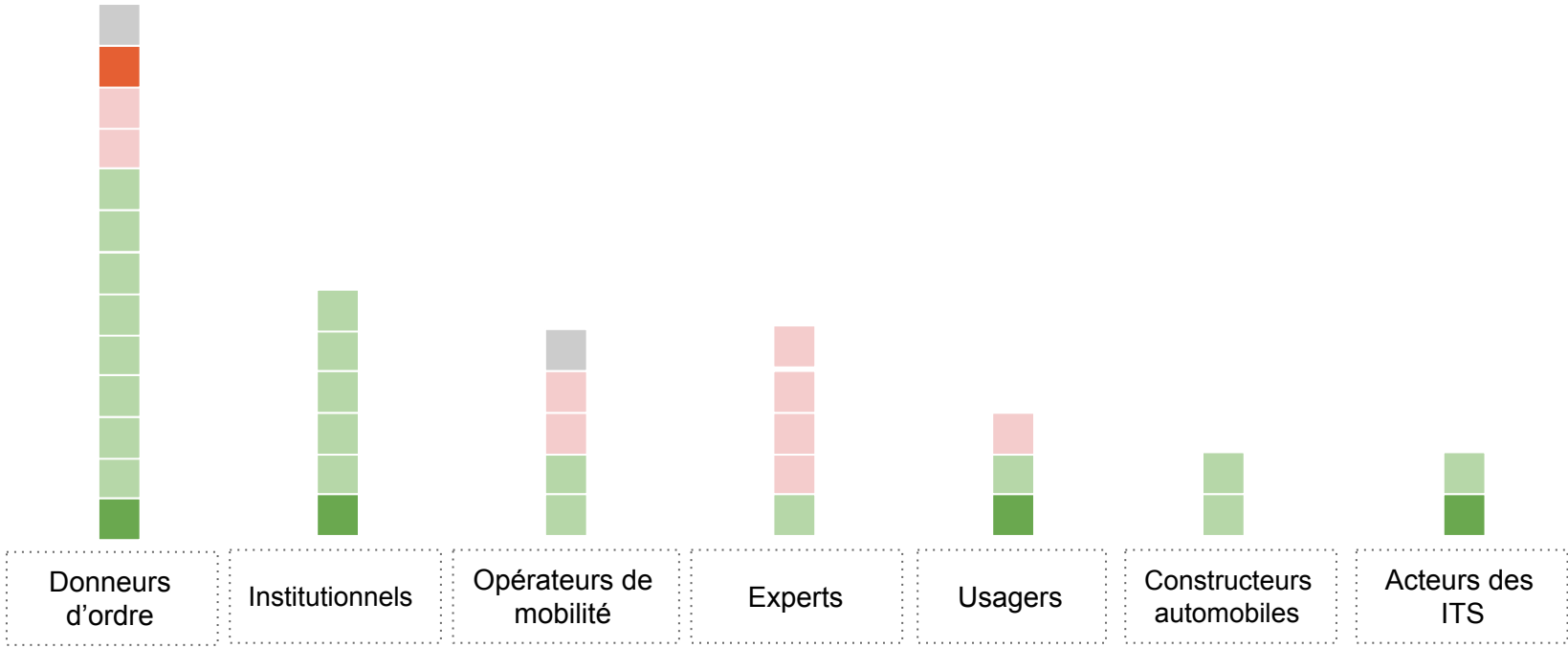
Jean Coldefy, **ATEC ITS France**

**H4** - En 2030, dans les couronnes des grandes villes, 50% des habitants utilisent au moins une fois par semaine des vélos, scooters ou objets de glisse électriques.

Rappel des réponses globales



Réponses par catégorie d'acteurs



- Les donneurs d'ordre sont globalement en accord avec cette hypothèse (9/13).
- Les représentants d'usagers sont plutôt en accord (2/3).
- Les institutionnels, les constructeurs automobiles et les acteurs des ITS sont complètement en accord.
- Les opérateurs de mobilité, mais surtout les experts, sont en désaccord (4 experts sur 5 en désaccord).

**H4** - En 2030, dans les couronnes des grandes villes, 50% des habitants utilisent au moins une fois par semaine des vélos, scooters ou objets de glisse électriques.

### Synthèse des commentaires

- Les répondants estiment que le recours aux vélos, scooters ou objets de glisse électrique va augmenter dans le cadre du cumul des modes, avec le développement de hubs et de titres de mobilité unique (transports en commun + vélos partagés ..).
- Le développement des véhicules autonomes, y compris comme transports en commun, appuiera cette tendance.
- Des aménagements sont nécessaires, comme les hubs multimodaux.
- L'âge reste un critère discriminant selon certains répondants ?
- Ces limites amènent certains répondants à estimer l'hypothèse trop ambitieuse.

### Nouvelle.s hypothèse.s

- En 2030, dans les couronnes des grandes villes, **30%** des habitants utilisent au moins une fois par semaine des vélos, scooters ou objets de glisse électriques.

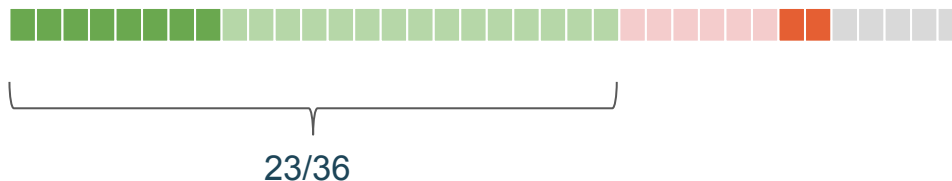
*“ Les gens cumuleront plusieurs modes, ce ne sera pas aussi caricatural. ”* Bruno Gazeau, **Fnaut**

*“ 50% c'est beaucoup, là encore pour des questions d'âge, de partage de la voirie, de sécurité et de santé. La glisse électrique urbaine, c'est de l'accélération donc des risques d'accidents plus nombreux. C'est déjà le cas avec les trottinettes électriques. Je vois mal des gadgets prendre de telles parts de marché. Sauf dans des espaces organisés pour cela (zone touristique..) ”* Yves Crozet, **Laboratoire aménagement économie transports**

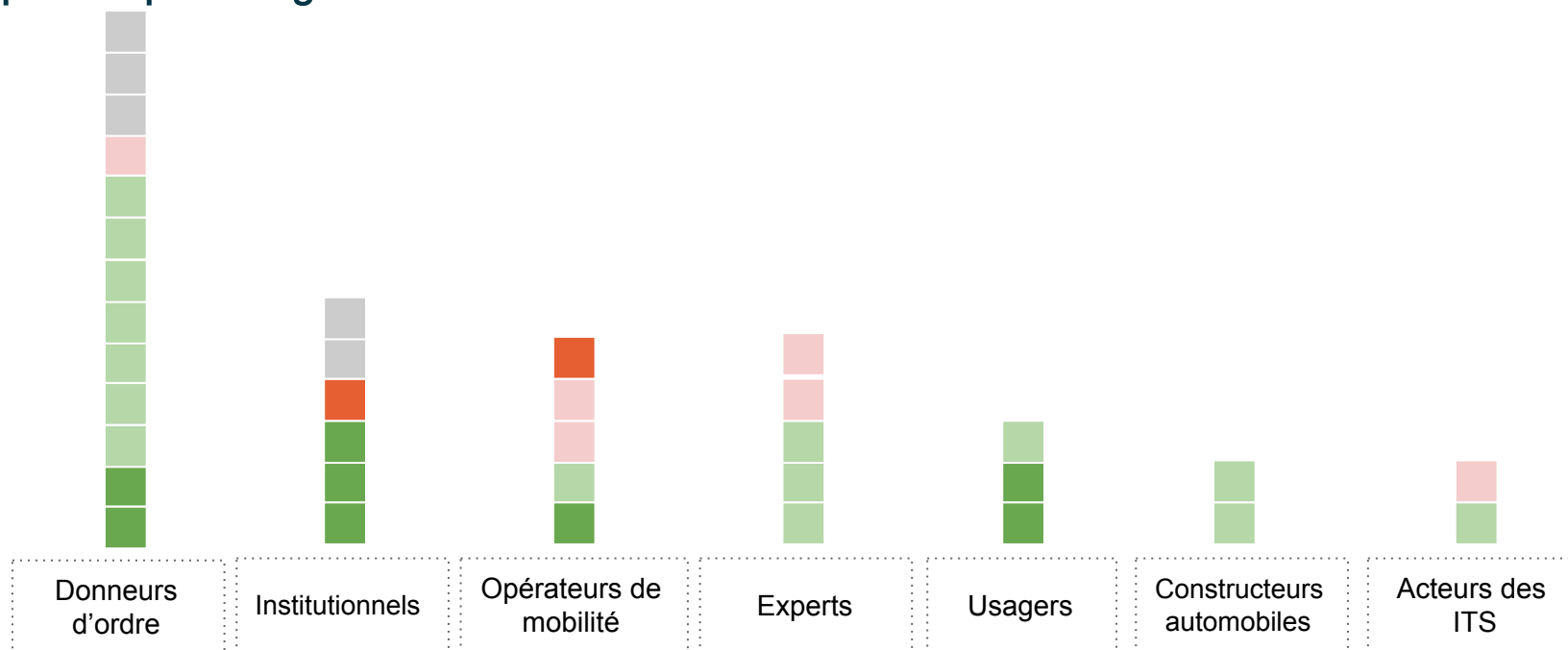
*“ Les particuliers seront de plus en plus équipés par ces modes, dont on espère que le coût de fabrication des batteries baissera. Les offres en free floating sont aussi amenées à se développer mais cela dépend largement de l'évolution législative et réglementaire. Si le législateur met en place un système d'autorisation préalable pour les opérateurs d'offres de modes en libre service, alors les opérateurs seront découragés à investir dans les villes françaises, et a fortiori dans les banlieues, puisqu'ils n'auraient que très peu de visibilité. ”* Garance Lefevre, **Uber**

**H3** - En 2030, il y a deux fois plus de modes de déplacement sur les voiries suite à l'invention de modes électriques légers et de nouveaux modes de glisse urbaine.

## Rappel des réponses globales



## Réponses par catégorie d'acteurs



- Les donneurs d'ordre sont globalement en accord avec cette hypothèse (9/13), mais 3 d'entre eux n'ont pas d'avis sur la question. Les institutionnels sont également 2/6 à ne pas avoir d'avis.
- Les représentants d'usagers sont en accord, tout comme les constructeurs automobiles.
- Les opérateurs de mobilité sont plutôt en désaccord (3/5).
- Les experts et les acteurs des ITS sont partagés.

**H3** - En 2030, il y a deux fois plus de modes de déplacement sur les voiries suite à l'invention de modes électriques légers et de nouveaux modes de glisse urbaine.

### Synthèse des commentaires

- L'augmentation des modes de déplacement est liée à l'explosion actuelle des mobilités. Toutefois il paraît difficile d'affirmer que c'est une tendance de fond.
- Beaucoup de répondants y voient plutôt une mode : faute de modèle économique, certains modes s'imposeront et les autres disparaîtront plutôt que de se multiplier.
- Ces modes ne sont pas adaptés en milieu rural, et relèveraient même uniquement de certaines agglomérations ("tropisme parisien").
- La cohabitation des différents modes entre eux et leur accidentologie pose également question.
- Le développement d'un système d'assurance de la personne et non plus de son mode de transport peut en partie répondre à cette problématique.

### Nouvelle.s hypothèse.s

- En 2030, cinq modes de déplacement électriques légers se sont imposés sur les voiries.

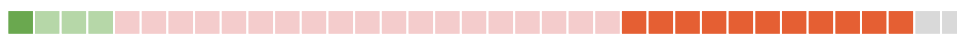
*"La mobilité urbaine est en plein développement. La multiplication des modes de déplacement semble une tendance de fond"* Mathieu Cooren, Département du Nord

*"Tout va dépendre de l'évolution de l'accidentologie avec ces modes. Il peut y avoir un coup d'arrêt si cela s'avère trop dangereux."* Marc Bourgeois, MB Solutions collectivités

*"Je crois au développement de véhicules intermédiaires entre VAE et voiture électrique."* Olivier Schneider, FUB

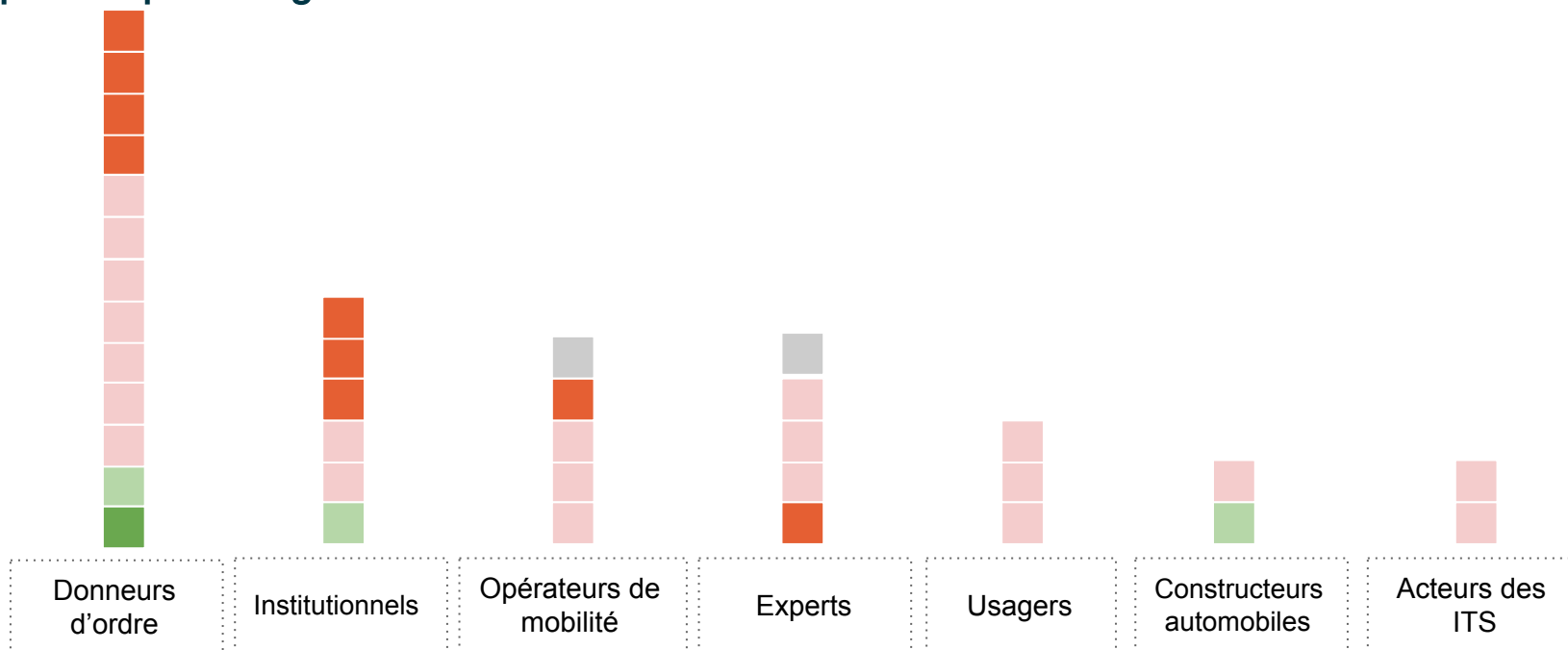
**H5** - En 2030, les espaces publics dans les grandes villes sont totalement partagés, c'est-à-dire qu'il n'y a plus de voies réservées à certains modes.

## Rappel des réponses globales



4/36

## Réponses par catégorie d'acteurs



- Seuls 4 répondants sont en accord avec l'hypothèse.
- 4 donneurs d'ordre sur 13 ne sont pas du tout d'accord, tout comme la moitié des institutionnels.



**H5** - En 2030, les espaces publics dans les grandes villes sont totalement partagés, c'est-à-dire qu'il n'y a plus de voies réservées à certains modes.

### Synthèse des commentaires

- La suppression totale des voies réservées à certains modes n'apparaît pas souhaitable à la plupart des répondants, pour des raisons de sécurité, de vitesse différente des différents modes et d'efficacité (les transports en commun doivent pouvoir rouler vite, arriver à l'heure, etc).
- Les travaux nécessaires pour un partage total des voies rend inatteignable cet objectif en 2030.
- Les répondants pensent que le partage de l'espace public doit passer par des voies réservées.
- Cela dépend aussi de la typologie des voies (artères principales ou bien secondaires, zones 30 partagées..).

### Nouvelle.s hypothèse.s

- En 2030, les espaces publics dans les grandes villes **sont divisés en différentes voies, selon la vitesse et le mode de transport utilisé.**
- En 2030, **les transports en commun circulent uniquement sur des voies réservées, tout comme les différents modes actifs, et les trottoirs sont réservés aux piétons.**

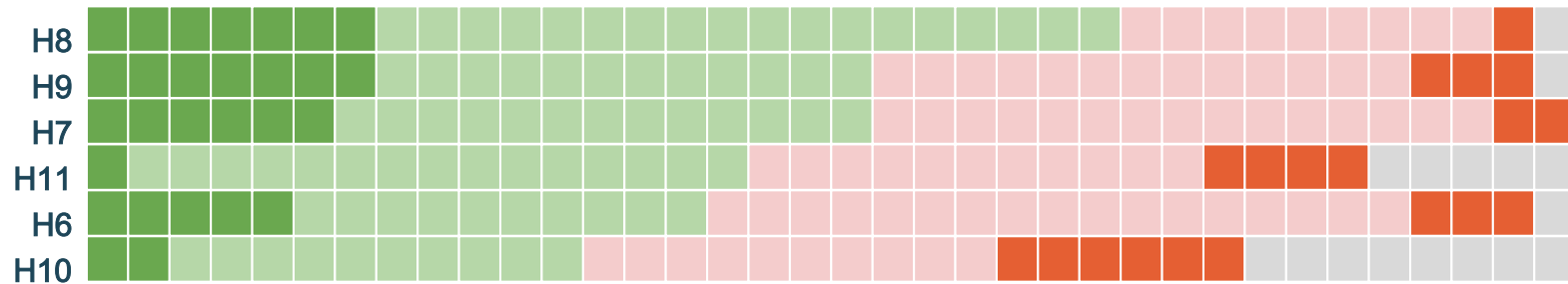
*“ Cela me paraît peu probable et pas forcément souhaitable d'ailleurs : il persistera des modes très différents en terme de puissance, vitesse, poids et donc il continuera à y avoir nécessité de protéger les usagers les plus fragiles. Néanmoins on peut penser que les espaces apaisés entièrement partagés se seront heureusement multipliés. ”* Pierre Serne, **Club des villes et territoires cyclables**

*“ Le partage de l'espace public ne peut se faire qu'avec des règles notamment sur les vitesses. Or les différents modes émergents ou non ont tendance à faire la promesse de la vitesse...L'espace public partagé n'est possible qu'avec des vitesses très basses (10 à 20 km/h max en fonction notamment des piétons)”* Catherine Goniot, **Métropole Rouen Normandie**

*“ Convaincu qu'on aura encore plus besoin de voies réservées ”*  
Julien Réau, **Transdev**

# La voiture sous toutes ses formes

# # RAPPEL DES 6 HYPOTHÈSES



**H8** - En 2030, les voitures et deux-roues électriques enregistrent une part de marché de 25% du parc, contre 1,5% en 2018.

**H9** - En 2030, dans le centre des grandes villes, les véhicules autonomes se développent uniquement sous la forme de navettes à très faible vitesse.

**H7** - En 2030, 50% des Français utilisent des services de voiture partagée régulièrement, contre 6% des Français en 2018.

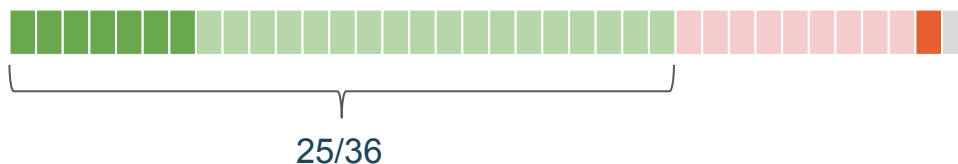
**H11** - En 2030, dans les quartiers urbains peu denses, le véhicule autonome est largement développé sous la forme de navettes qui circulent sur des voies dédiées afin d'atteindre des vitesses avoisinant les 50 km/h.

**H6** - En 2030, la voiture solo est bannie des centres des grandes villes.

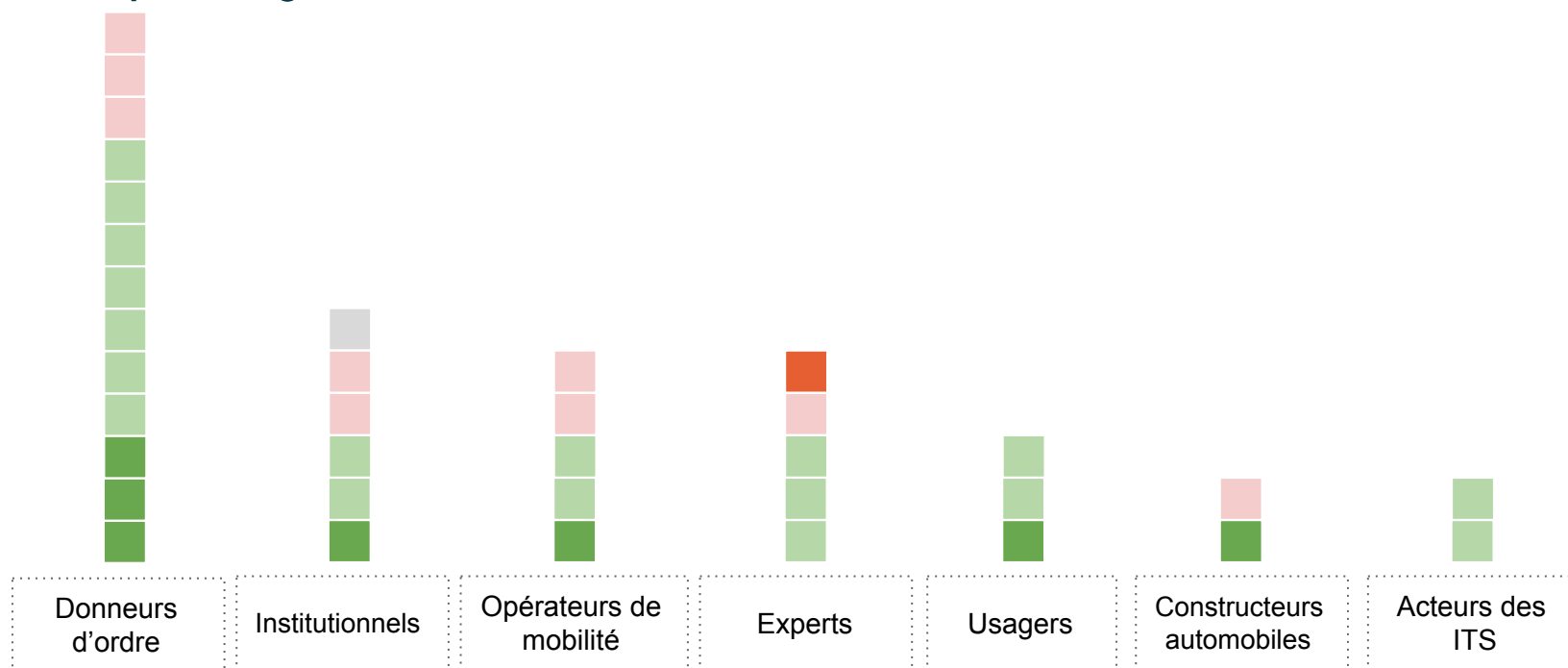
**H10** - En 2030, sur les autoroutes, 30% des véhicules qui circulent ont un niveau d'autonomie de 4 sur 5, contre 0% en 2018.

**H8** - En 2030, les voitures et deux-roues électriques enregistrent une part de marché de 25% du parc, contre 1,5% en 2018.

## Rappel des réponses globales



## Réponses par catégorie d'acteurs



- Les institutionnels, les opérateurs de mobilité, les experts et les constructeurs automobiles ont des avis divergents sur la part de marché du parc électrique.
- Les donneurs d'ordre sont majoritairement en accord avec l'hypothèse énoncée, mais trois d'entre eux restent sceptiques.

**H8** - En 2030, les voitures et deux-roues électriques enregistrent une part de marché de 25%, contre 1,5% en 2018.

## Synthèse des commentaires

- Globalement, les personnes interrogées pensent qu'il s'agit d'une tendance de fond.
- Les 25% sont envisagés par la plupart des répondants en raison de politiques publiques favorables (interdiction des véhicules thermiques, incitatifs...) et aux actions de lobby.
- Une diminution du coût d'achat du véhicule ou des subventions conséquentes sont néanmoins citées comme des conditions sine qua none.
- Néanmoins, pour plusieurs répondants, le rythme du renouvellement du parc ne permettra pas d'atteindre cette part.
- Ce scénario n'est atteignable qu'à condition que les voitures thermiques soient comptabilisées.

## Nouvelle.s hypothèse.s

- En 2030, les voitures et deux-roues électriques enregistrent une part de marché de **10%**, contre 1,5% en 2018.

ou

- En 2030, les voitures et deux-roues électriques, **véhicules hybrides compris**, enregistrent une part de marché de 25%, contre 1,5% en 2018.

*"25%, cela signifie qu'en 11 ans, les véhicules tout électriques représentent 8 millions de véhicules. Il faudrait donc en vendre près de 800 000 par an, en moyenne dès 2020, contre 40 000 en 2018."* Yves Crozet, **Laboratoire Aménagement Économie Transports**

*"Le chiffre me paraît élevé si l'on se place au niveau de la moyenne France. Je dirais plutôt 10%. En revanche, la baisse des coûts de l'électrique et le développement des infrastructures de recharge, devraient favoriser ce mouvement."* Patricia Jonville, **PSA**

*"Ceci pourrait être vrai avec les hybrides. Par ailleurs, ne négligeons pas les décisions énergétiques des autres pays européens : si la France veut favoriser l'énergie électrique, une percée de l'hydrogène dans un autre pays pourrait nous amener à revoir nos ambitions pour une plus grande mixité énergétique."* Hubert Richard, **UTP**

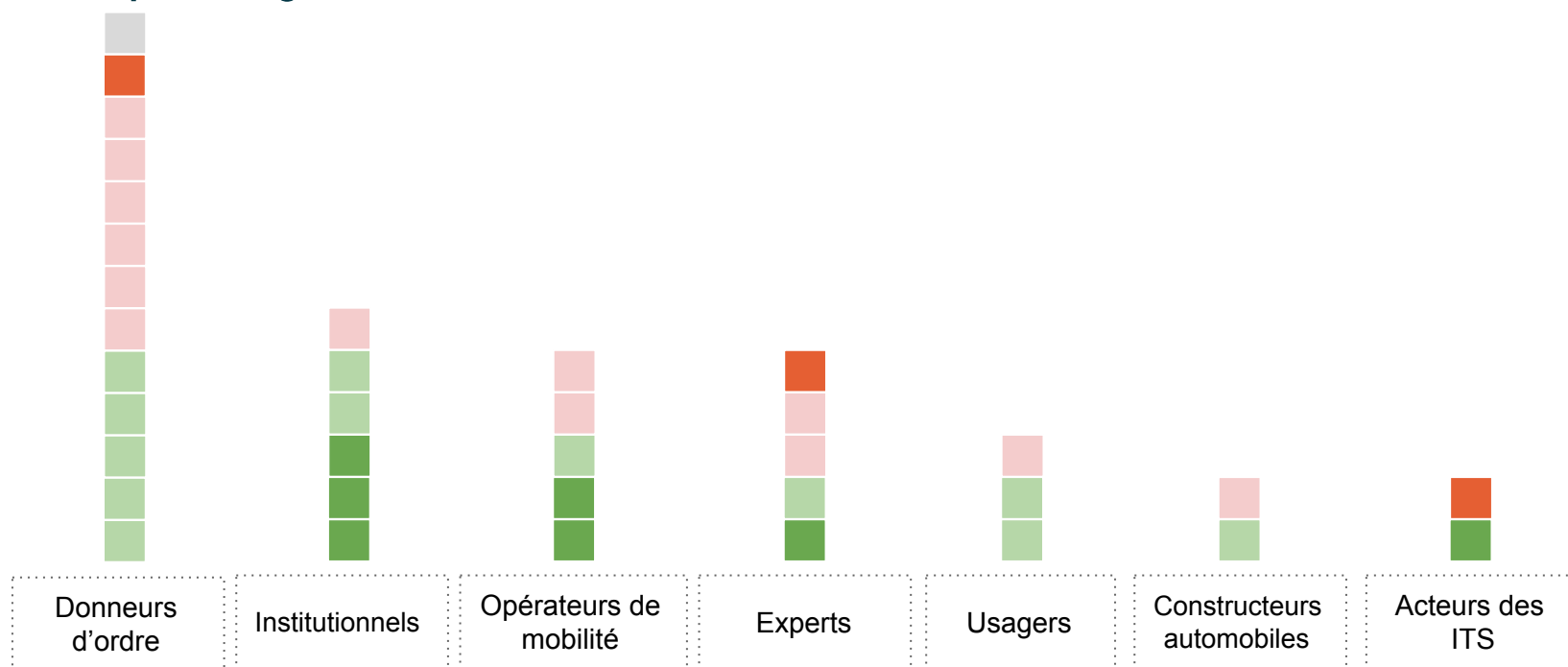
**H9** - En 2030, dans le centre des grandes villes, les véhicules autonomes se développent uniquement sous la forme de navettes à très faible vitesse.

## Rappel des réponses globales



19/36

## Réponses par catégorie d'acteurs



- Plus de la moitié des donneurs d'ordre et des experts sont en désaccord avec cette proposition.
- En revanche, les institutionnels y sont plutôt favorables.
- Les opérateurs de mobilité, les constructeurs automobiles et les acteurs des ITS ont des visions contrastées.

# H9

- En 2030, dans le centre des grandes villes, les véhicules autonomes se développent uniquement sous la forme de navettes à très faible vitesse.



## Synthèse des commentaires

- La vitesse lente est globalement validée en raison du milieu hyperdense, des avancées technologiques et de la faible acceptabilité sociale.
- Les répondants envisagent une vitesse pouvant aller jusque 30 km/h et des sites propres.
- Certains se demandent si la technologie est assez mature et pensent qu'il faudra attendre plus longtemps.
- D'autres envisagent d'autres développements comme les véhicules autonomes à grande vitesse sur site propre, sous la forme de navettes et de bus.

## Nouvelle.s hypothèse.s

- En 2030, dans le centre des grandes villes, les véhicules autonomes se développent **majoritairement** sous la forme de navettes **gérées par des acteurs privées ou publics, sur des sites propres et pouvant atteindre 30 km/h.**

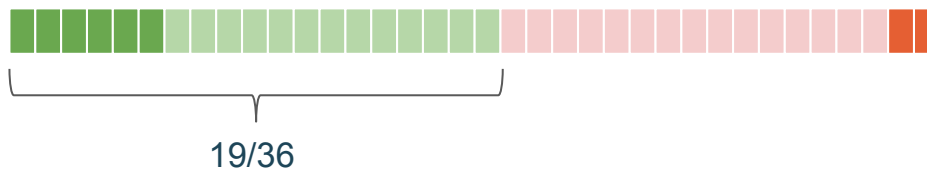
*“ C'est assez probable du fait de l'acceptabilité assez modérée des citoyens à se faire transporter sans présence humaine en dehors de parcours simples et lents. ”*Pierre Serne, **Club des Villes et Territoires Cyclables**

*“ Oui s'ils sont bien détenus et optimisés par des organisations et pas par les particuliers. ”*Laure Wagner, **Blablacar**

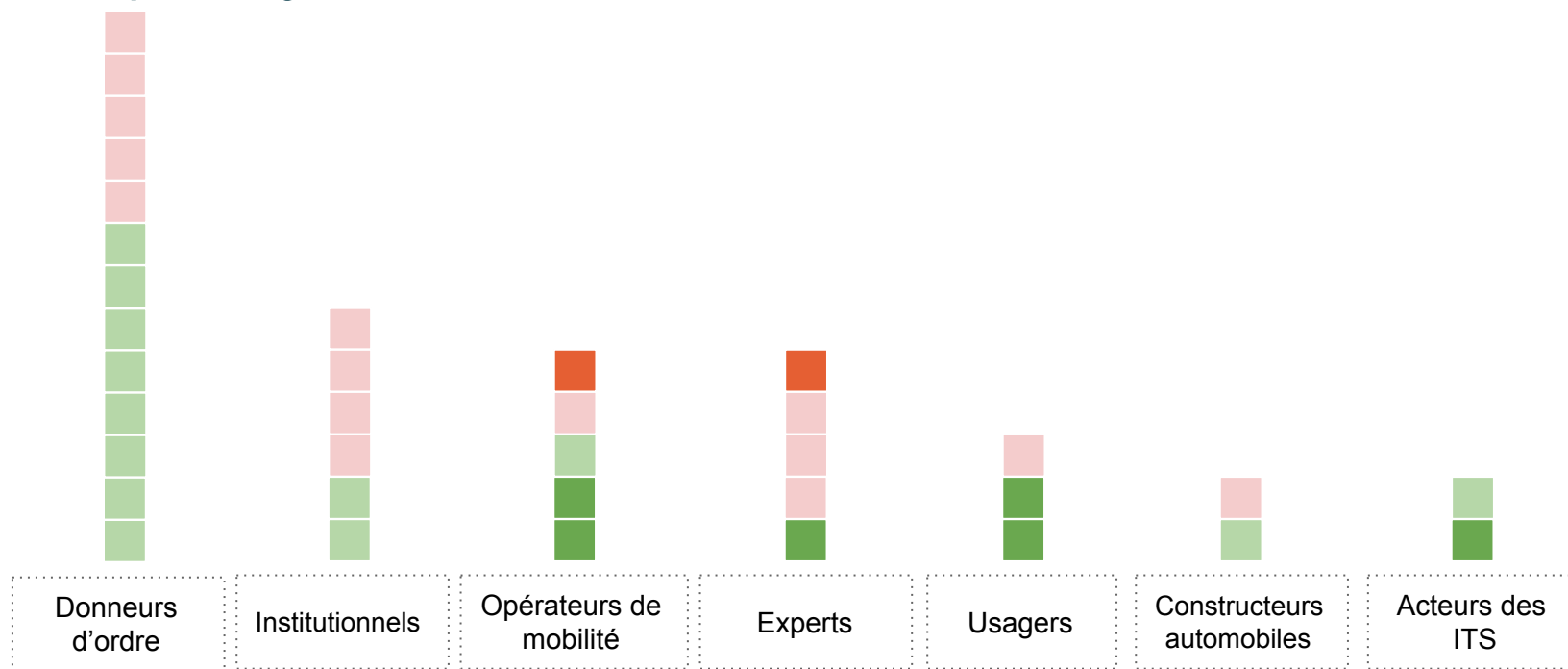
*“ Je pense que les centres des grandes villes vont pouvoir proposer en sites propres des véhicules autonomes à grande vitesse ( cf automatisation des métros) ”*Georges Tempez, **Cerema**

**H7** - En 2030, 50% des Français utilisent des services de voiture partagée régulièrement, contre 6% des Français en 2018.

## Rappel des réponses globales



## Réponses par catégorie d'acteurs



- Les experts se positionnent particulièrement contre cette hypothèse.
- 5 donneurs d'ordre et 4 institutionnels sont également en désaccord.
- Les opérateurs de mobilité, les constructeurs automobiles et les représentants d'usagers ont des avis divergents.
- Les acteurs des ITS sont en revanche en accord avec cette hypothèse.



**H7** - En 2030, 50% des Français utilisent des services de voiture partagée régulièrement, contre 6% des Français en 2018.

## Synthèse des commentaires

- La plupart des répondants considère cette hypothèse comme un futur souhaitable en zone dense mais trouve que le taux de 50% sur l'ensemble de la population est trop élevé.
- Les donneurs d'ordre parient particulièrement sur le développement du covoiturage, du VTC et de l'autopartage en zones denses.
- Les institutionnels soulignent de nombreux freins : des services qui ne sont pas implantés partout, qui sont utilisés par des catégories supérieures et les modèles de report modal qui n'ont pas encore fait leur preuve.
- Les opérateurs de mobilité rappellent que, si l'on sort du prisme marchand et si on intègre tous les accompagnements de personnes, ce taux est déjà presque atteint.

## Nouvelle.s hypothèse.s

- En 2030 **dans les grandes villes**, 50% des Français utilisent des services de voiture partagée régulièrement.

ou

- En 2030, **20%** des Français utilisent des services de voiture partagée régulièrement, contre 6% des Français en 2018.

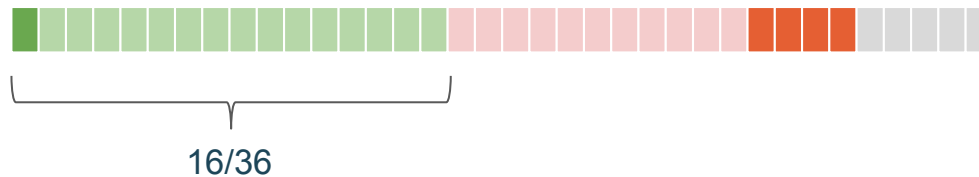
*“Poursuite du covoiturage sur des distances moyennes à grandes et renforcement de l'offre en autopartage dans les centres denses”*  
Marc Courbot, **Métropole Européenne de Lille**

*“Il suffit de voir la sociologie des autopartageurs : CSP++, 2 fois le revenu médian des français. Bannir la voiture par principe n'a aucun sens dans la grande majorité des territoires français. C'est dans les zones denses qu'elle pose un problème, pas ailleurs”*  
Jean Coldefy,  
**Atec ITS France**

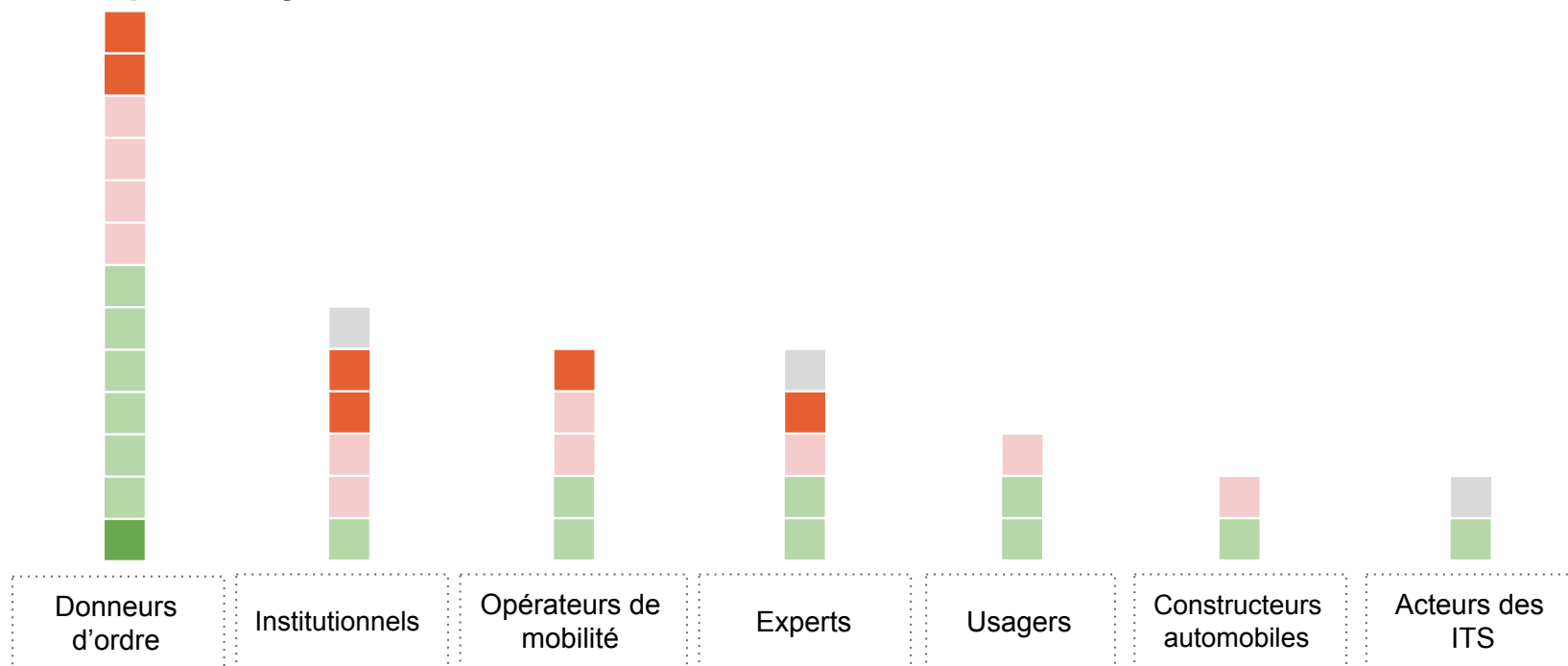
*“Les AOM et les employeurs encourageront financièrement le recours à ces offres notamment dans les zones moins denses. Mais encore une fois cela dépend de l'évolution de la réglementation. Si elle ne bouge pas, il est fort à parier que malheureusement le nombre de Français ayant accès aux VTC ne permette pas d'atteindre le potentiel de demande, notamment dans les zones moins denses.”*  
Garance Lefevre, **Uber**

**H11** - En 2030, dans les quartiers urbains peu denses, le véhicule autonome est largement développé sous la forme de navettes qui circulent sur des voies dédiées afin d'atteindre des vitesses avoisinant les 50 km/h.

## Rappel des réponses globales



## Réponses par catégorie d'acteurs



- Toutes les catégories d'acteurs attestent d'une forte controverse sur cette hypothèse.
- Seuls les institutionnels sont majoritairement en désaccord.

**H11** - En 2030, dans les quartiers urbains peu denses, le véhicule autonome est largement développé sous la forme de navettes qui circulent sur des voies dédiées afin d'atteindre des vitesses avoisinant les 50 km/h.

## Synthèse des commentaires

- Les répondants en accord avec cette hypothèse soulignent que les contraintes techniques sont moins importantes en zone peu dense et que la vitesse de 50 km/h est donc envisageable. Une vitesse rapide est d'ailleurs vue comme une condition nécessaire d'attractivité du service.
- Les personnes en désaccord questionnent le niveau de maturité technologique des véhicules autonomes d'ici 2030 et l'intérêt d'un tel service. Le covoiturage est citée comme une solution plus intéressante dans ce type de quartiers.
- La pertinence de la zone territoriale est également questionnée. Ne serait-il pas plus judicieux de proposer ce format dans de très grandes zones d'activité où les infrastructures routières sont adaptées ?
- Enfin, certains pensent qu'une vitesse de 30 km/h qui correspond à celle des bus, serait suffisante.

## Nouvelle.s hypothèse.s

- En 2030, **dans les grandes zones d'activité**, le véhicule autonome est largement développé sous la forme de navettes qui circulent sur des voies dédiées, **pouvant** atteindre des vitesses avoisinant les 50 km/h.

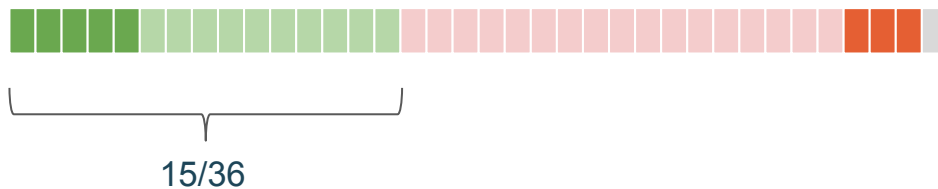
*"Au regard du niveau de qualité des infrastructures dans ces quartiers, l'objectif semble irraisonnable."* Paul le Callennec, **Pays de Châteaugiron Communauté**

*"Il faut une vitesse élevée pour que le service soit pertinent en proposant un temps global de déplacement compétitif, en tenant compte des correspondances. Les navettes, en taille, semblent également pertinentes dans les zones urbaines moins densés"*  
Christophe Wolf, **Mulhouse Alsace Agglomération**

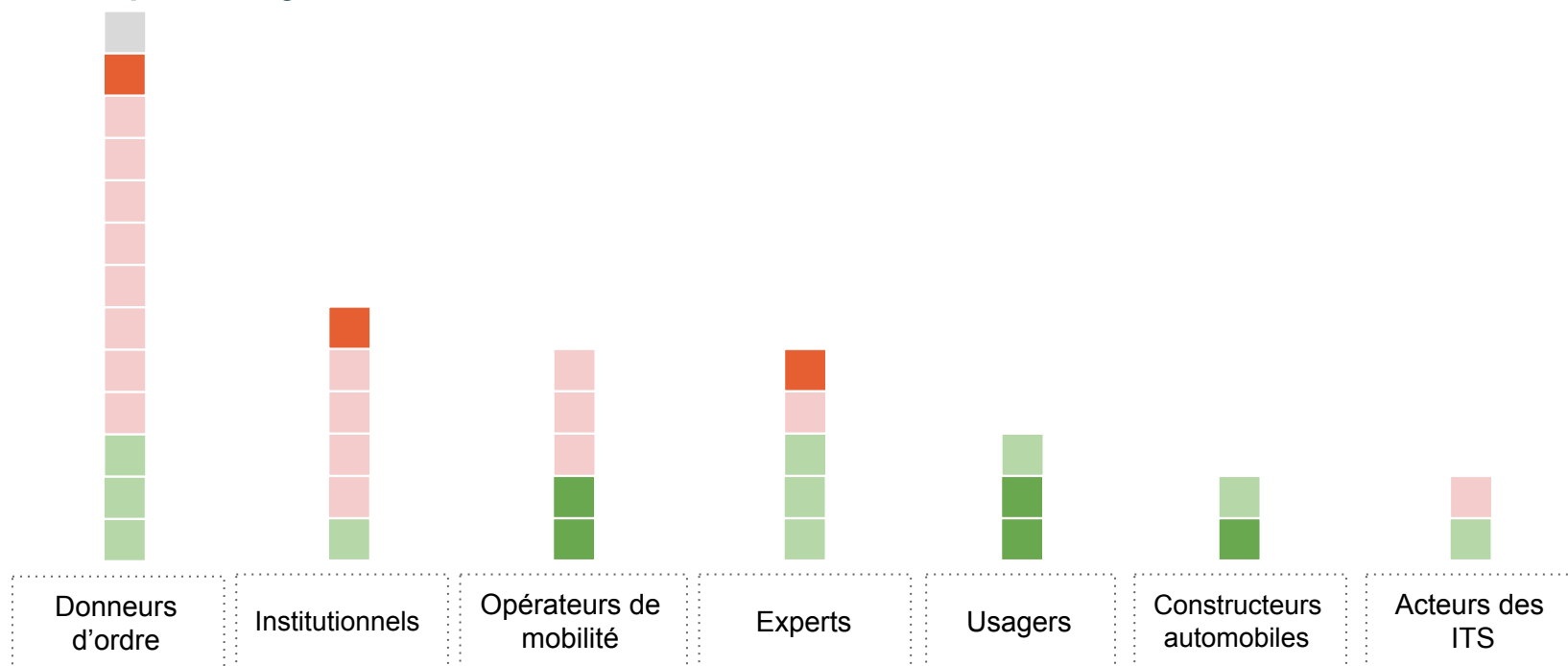
*"Il n'est pas certain que la voirie se prête à ce partage dans ces secteurs peu denses ou résidentiels/pavillonnaires même si la demande de navettes autonomes peut être forte ... Cela sera sans doute beaucoup plus facile dans de très grandes zones d'activités très étendues où la voirie est souvent bien dimensionnée."* Eric Chareyron, **Keolis**

**H6** - En 2030, la voiture solo est bannie des centres des grandes villes.

## Rappel des réponses globales



## Réponses par catégorie d'acteurs



- Les donneurs d'ordre, les institutionnels et les opérateurs de mobilité sont majoritairement en désaccord avec l'idée d'un bannissement de la voiture solo dans le centre des grandes villes.
- En revanche, les usagers et les constructeurs pensent que cette hypothèse est probable à l'horizon 2030.

# H6

- En 2030, la voiture solo est bannie des centres des grandes villes.

## Synthèse des commentaires

- La tendance à la réduction de la voiture solo est bien actée par tous les répondants mais le bannissement total n'est pas envisagé.
- Les professionnels de santé et de services à domicile, les personnes à mobilité réduite ou encore les livreurs auront toujours besoin d'une voiture.
- L'autopartage et le développement de véhicules autonomes font qu'il y aura toujours des véhicules avec une seule personne à l'intérieur, à certains moments.
- En fonction des situations, les villes mettront en place des zones à circulation restreinte, des péages urbains, un stationnement plus onéreux...pour limiter drastiquement l'usage des voitures thermiques.

## Nouvelle.s hypothèse.s

- En 2030, les grandes villes **disposent de politiques fortes pour réduire drastiquement l'usage de la voiture solo (péages urbains, stationnement limité et onéreux, zones à circulation restreinte...)**. Des dérogations sont accordées aux individus et professionnels qui ne peuvent faire sans leur véhicule.

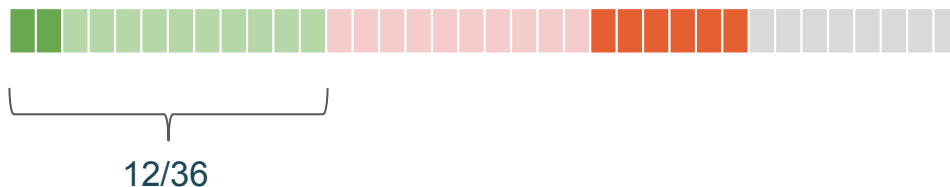
*“ C'est avant tout le moteur thermique qui sera banni. Par contre, le principe de malus pour les voitures solo sera généralisé dans les grandes villes. ”* Mathieu Cooren, **Département du Nord**

*“ Il restera des personnes autorisées à avoir leur voiture en centre ville, même si elles ne seront pas nombreuses ”,* Frédéric Malefant, **Renault**

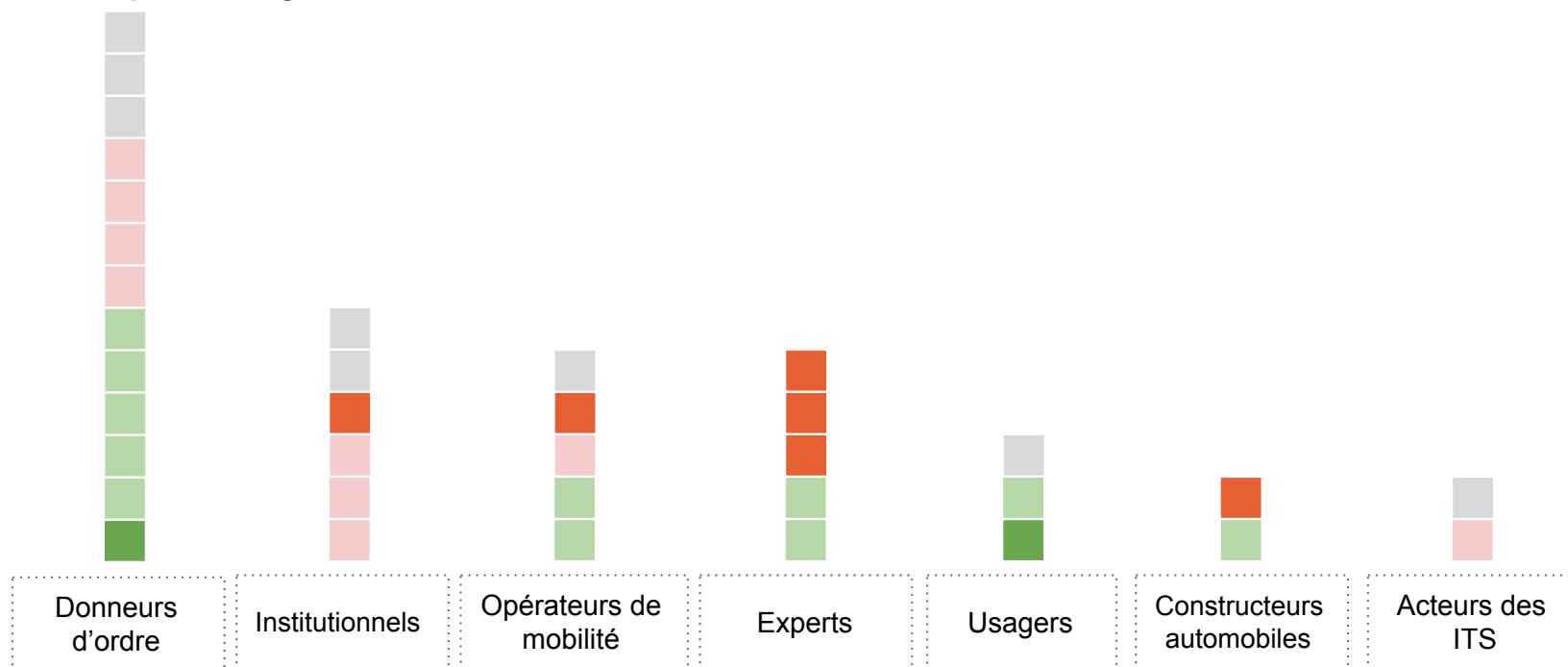
*“ Oui si les conditions de remplacement sont mise en place avec les modes légers connectés à tous les hubs ”* Laure Wagner, **Blablacar**

**H10** - En 2030, sur les autoroutes, 30% des véhicules qui circulent ont un niveau d'autonomie de 4 sur 5, contre 0% en 2018.

## Rappel des réponses globales



## Réponses par catégorie d'acteurs



- Seuls les représentants d'usagers et les donneurs d'ordre sont relativement en accord avec cette hypothèse.
- Toutes les autres catégories d'acteurs se positionnent majoritairement contre.

**H10** - En 2030, sur les autoroutes, 30% des véhicules qui circulent ont un niveau d'autonomie de 4 sur 5, contre 0% en 2018.

## Synthèse des commentaires

- Un débat se pose sur la maturité technologique du véhicule autonome à cette échéance. Certains pensent qu'elle sera acquise, d'autres que c'est encore trop tôt.
- Si l'autoroute est vue comme un environnement approprié, les freins sont de l'ordre de l'acceptabilité sociale et de la durée de renouvellement du parc automobile.
- Le taux de 30% des véhicules paraît élevé pour la plupart des répondants.

## Nouvelle.s hypothèse.s

- En 2030, sur les autoroutes, 30% des véhicules qui circulent ont un niveau d'autonomie **situé entre 3 et 4**, contre 0% en 2018.

*ou*

- En 2030, sur les autoroutes, **10%** des véhicules qui circulent ont un niveau d'autonomie de 4 sur 5, contre 0% en 2018.

*“ L'autoroute est l'environnement le plus propice à l'automatisation, les technologies actuelles laissent penser qu'un tel taux soit possible à cette échéance.”* Yannick Tondut, Aix Marseille Provence Métropole

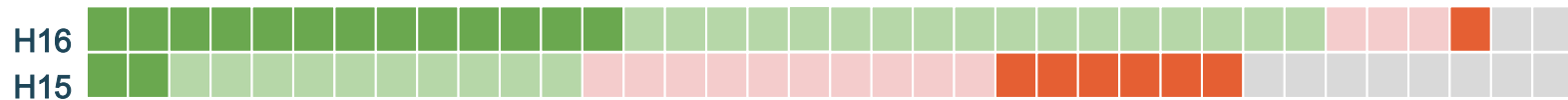
*“ Les véhicules vont évoluer très vite, mais le rythme d'évolution des infrastructures sera plus lent. Sur certains tronçons autoroutiers on sera sans doute au-delà de 30%, mais le taux moyen toutes autoroutes confondues sera plus faible.”* Georges Tempez, Cerema

*“ Techniquement possible sur autoroute mais toutefois contradictoire avec les capacités financières des automobilistes ces véhicules restent chers”* Patrick Cary, Conseil Départemental d'Eure et Loir

# Le transport en commun et les services de mobilité



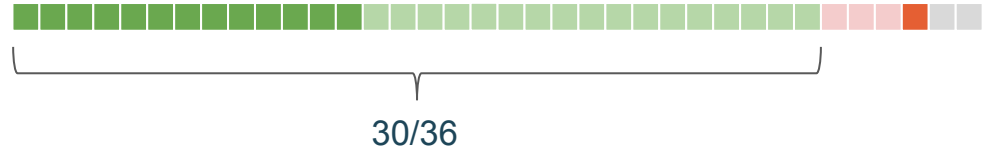
# # RAPPEL DES 2 HYPOTHÈSES



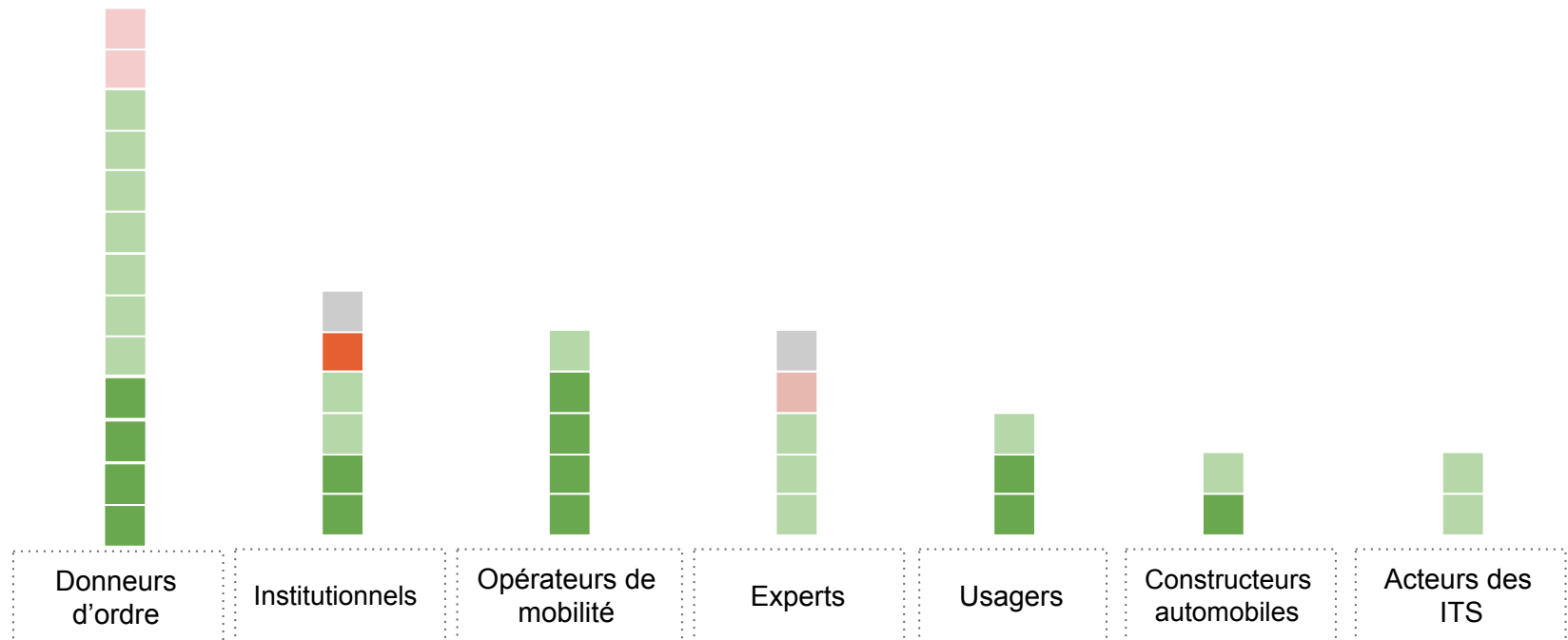
- **H16** - En 2030, les services de mobilité à la demande explosent pour répondre aux besoins des personnes à mobilité réduite dans les zones périurbaines et rurales. Ces services sont assurés par des particuliers, des associations, des opérateurs de mobilité et des VTC.
- **H15** - En 2030, 30% du réseau ferroviaire national correspondant à des petites lignes sont supprimées et remplacées par des transports collectifs routiers (voiture partagée, bus, cars, navettes...).

**H16** - En 2030, les services de mobilité à la demande explosent pour répondre aux besoins des personnes à mobilité réduite dans les zones périurbaines et rurales. Ces services sont assurés par des particuliers, des associations, des opérateurs de mobilité et des VTC.

## Rappel des réponses globales



## Réponses par catégorie d'acteurs



- Si cette hypothèse est très consensuelle (30/36 en accord), 2 donneurs d'ordre et 1 institutionnel sont en désaccord.
- 4 experts sur 6 sont en accord avec l'hypothèse.
- Les opérateurs, les représentants d'usagers, les constructeurs automobiles et les acteurs des ITS sont quant à eux unanimement d'accord.

**H16** - En 2030, les services de mobilité à la demande explosent pour répondre aux besoins des personnes à mobilité réduite dans les zones périurbaines et rurales. Ces services sont assurés par des particuliers, des associations, des opérateurs de mobilité et des VTC.

## Synthèse des commentaires

- Les répondants s'accordent sur la nécessité de développer des offres alternatives aux transports en commun en milieu rural, ainsi que sur la hausse de la demande liée à un "droit à la mobilité", au vieillissement de la population et à l'atténuation de la solidarité familiale.
- Toutefois ils s'accordent aussi sur le problème du modèle économique du transport à la demande en zone sous-dense, pour lequel un fort subventionnement est indispensable.
- Le statut des chauffeurs et les évolutions réglementaires en général sont également déterminants dans le développement de ces offres alternatives.

## Nouvelle.s hypothèse.s

- L'hypothèse est maintenue telle quelle.

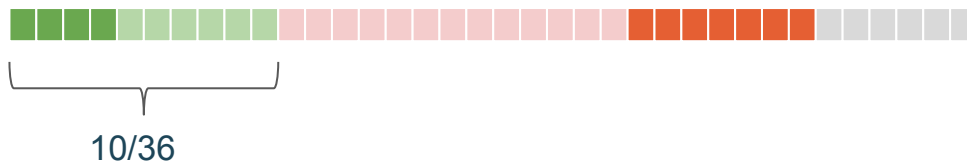
*" Accord avec réserve sur le terme "explosent" car c'est une rupture comportementale forte qui nécessite d'anticiper, de s'organiser et d'être familier des services numériques de réservation. "* Patricia Jonville, PSA

*" Le coût d'un TAD c'est 2€ la course et le numérique n'y changera rien. Dans les zones rurales, seule la mesure taxiateur (article 14 de la LOM de mémoire) pourrait permettre de diviser par 4 ce coût, mais on n'en est pas là. Une fois de plus la pression médiatique sur les startups du secteur (Padam...) nous fait oublier quelques basiques de l'économie de la mobilité. "* Jean Coldefy, ATEC ITS Ile de France

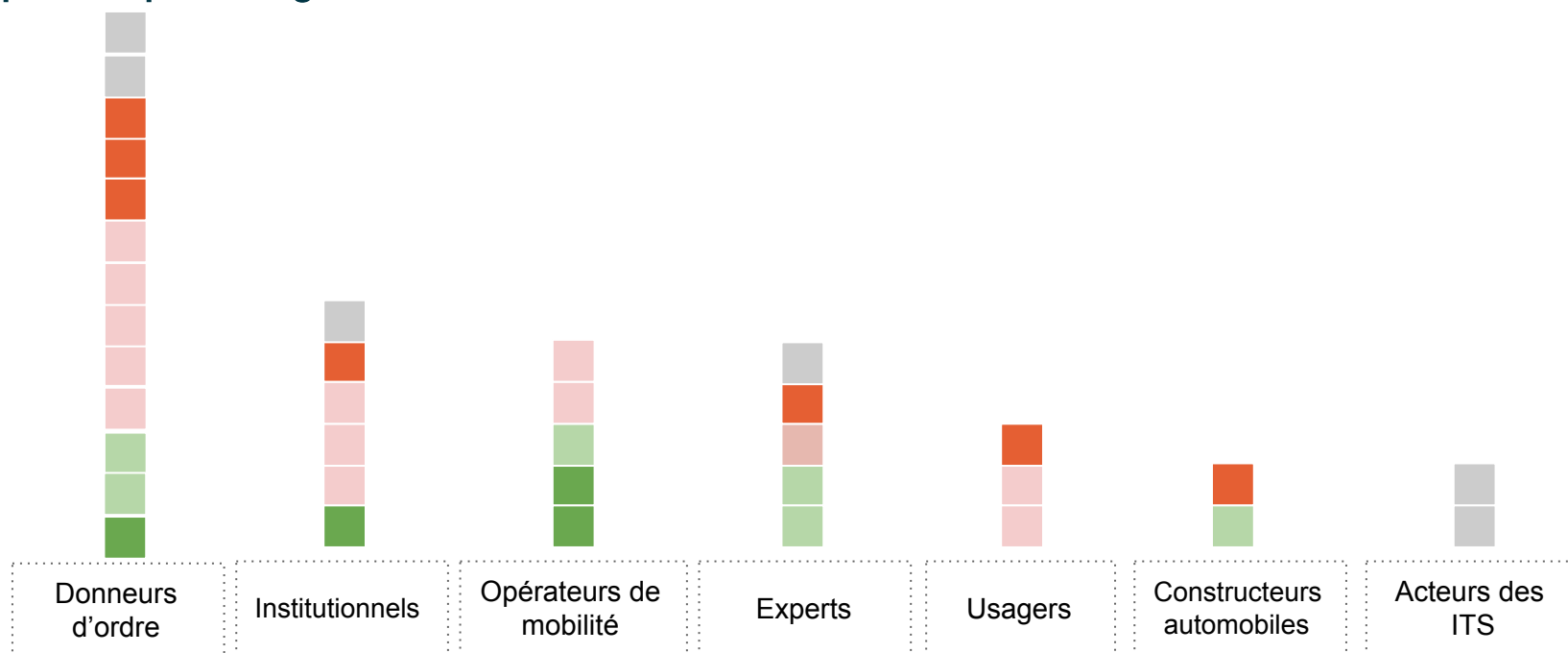
*" Personnes à mobilité réduite et personnes âgées. Il va y avoir une explosion de la part des seniors et il va falloir répondre à leur besoin de déplacement, développer ce type de services. Je pense que ces services auront des publics très larges, beaucoup plus larges qu'aujourd'hui qui permettront d'avoir des services professionnels et efficaces économiquement. "* Florence Gilbert, Wimoov

**H15** - En 2030, 30% du réseau ferroviaire national correspondant à des petites lignes sont supprimés et remplacés par des transports collectifs routiers (voiture partagée, bus, cars, navettes...).

## Rappel des réponses globales



## Réponses par catégorie d'acteurs



- Seuls 3 donneurs d'ordre sur 13, un institutionnel sur 6 et 2 experts sur 5 sont en accord avec cette hypothèse.
- Les opérateurs de mobilité et les constructeurs sont partagés.
- Les représentants usagers sont en désaccord total avec l'hypothèse.
- Les acteurs des ITS n'ont pas d'avis sur la question.

**H15** - En 2030, 30% du réseau ferroviaire national correspondant à des petites lignes sont supprimés et remplacés par des transports collectifs routiers (voiture partagée, bus, cars, navettes..).

### Synthèse des commentaires

- Les répondants en accord avec cette hypothèse reconnaissent sa cohérence du point de vue économique.
- Cependant les élus comme les citoyens sont attachés à ces petites lignes, ce qui rend leur fermeture très difficile.
- Le transport routier est souvent plus lent.
- L'ouverture à la concurrence peut entraîner un regain d'intérêt pour ces lignes.
- Elles pourraient être aménagées pour mixer fret et transport de passagers.
- Leur remplacement par des transports collectifs routiers est questionné : seront-elles vraiment remplacées ? Ne seront-elles pas plutôt remplacées par des véhicules autonomes ?
- Des aménagements seront nécessaires pour faciliter la transformation des autoroutes en "lignes de voitures partagées", notamment sur les sorties/entrées d'autoroute.

### Nouvelle.s hypothèse.s

- En 2030, **10%** du réseau ferroviaire national correspondant à des petites lignes sont supprimées et remplacées par des transports collectifs routiers (voiture partagée, bus, cars, navettes..).

**OU**

- En 2030, le réseau ferroviaire national correspondant à des petites lignes **représente 6% du trafic voyageur, contre 2% en 2018. Il fonctionne par hubs multimodaux qui permettent de le combiner à du covoiturage, à une navette autonome ou à des modes actifs.**

*" Je suis convaincu de l'avenir des petites lignes ferroviaires dans le cadre d'un système ouvert à la concurrence et permettant d'utiliser du ferroviaire léger, peu ou pas polluant, et exploité de façon souple..."* Guy Le Bras, **GART**

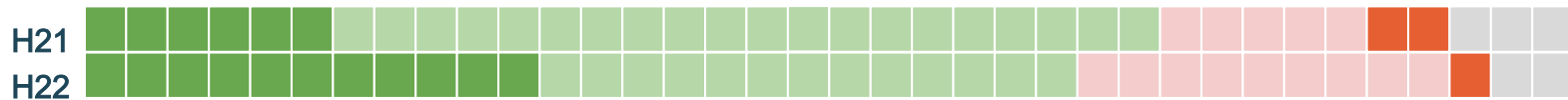
*" Politiquement suicidaire "*  
André Broto, **CF APICR**

*" La proportion de 30% est trop forte et l'ouverture à la concurrence sur le réseau ferré en général va changer la donne sur ces "petites lignes" "* Georges Tempez, **Cerema**

*" Rupture trop brutale par rapport à l'existant. Ne tient pas compte de l'ouverture à la concurrence. "*  
Nicolas Hautière, **Département Cosys-Iffstar**

# La logistique

# # Rappel des hypothèses

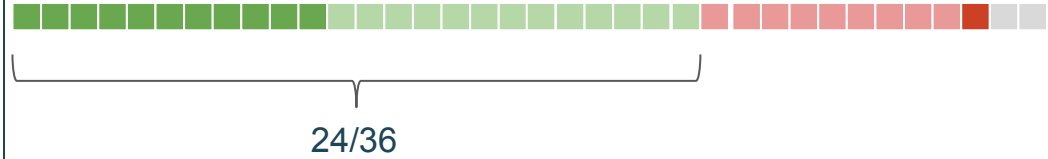


**H21** - En 2030, les marchandises sont déposées dans des zones de stockage en périphérie des moyennes et grandes villes puis sont acheminées aux particuliers ou dans les commerces à pied, à vélo, en petits véhicules électriques ou via des véhicules autonomes.

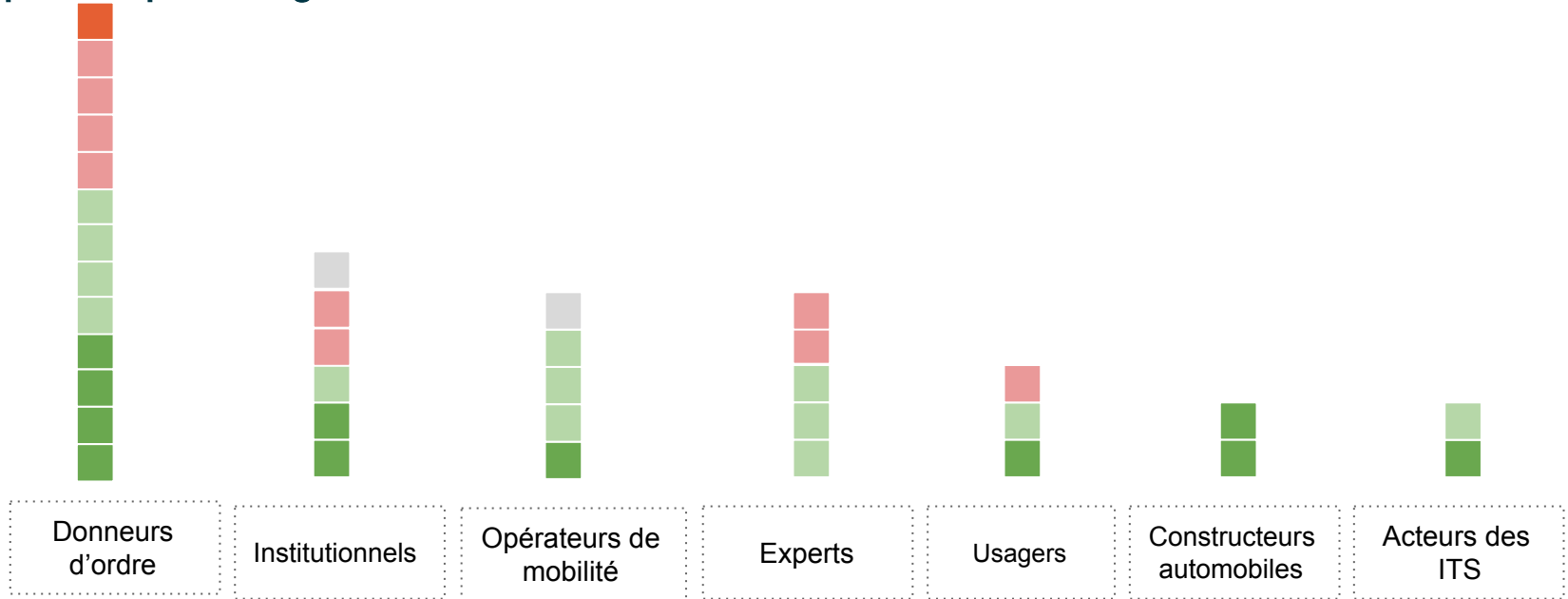
**H22** - En 2030, les véhicules thermiques de livraison sont interdits dans les moyennes et grandes villes.

**H21** - En 2030, les véhicules thermiques de livraison sont interdits dans les moyennes et grandes villes.

## Rappel des réponses globales



## Réponses par catégorie d'acteurs



- Les usagers, les opérateurs de mobilité, les constructeurs automobiles et les acteurs des ITS sont en accord avec cette hypothèse.
- Les donneurs d'ordre, les institutionnels et les experts sont plus partagés. 11 répondants sur 19 représentant les pouvoirs publics sont en accord avec l'hypothèse, comme 3 experts sur 5.



## H21 - En 2030, les véhicules thermiques de livraison sont interdits dans les moyennes et grandes villes.

### Synthèse des commentaires

- Les répondants estiment que les véhicules thermiques de livraison posent des questions de santé publique importantes, auxquelles les pouvoirs publics sont obligés de répondre.
- La pré-existence de limitations (type crit'air) rend l'hypothèse d'une interdiction pure et simple crédible à terme.
- Les technologies de remplacement de la flotte logistique par des énergies alternatives existent, les constructeurs automobiles nous disent être prêts.
- Il faudra cependant des aides financières importantes pour soutenir les entreprises de livraison dans le renouvellement de leurs flottes.
- Le périmètre exacte de ces mesures reste à déterminer : centres-villes, lieux sensibles (écoles...), zones résidentielles ?
- Certains répondants estiment que d'ici 2030, le délai est trop court.

### Nouvelle.s hypothèse.s

- En 2030, les véhicules thermiques de livraison sont **réglementés (horaires réduits, crit'air ...)** dans les moyennes et grandes villes.
- En 2030, les véhicules thermiques de livraison sont interdits **dans les centres-villes des métropoles**.

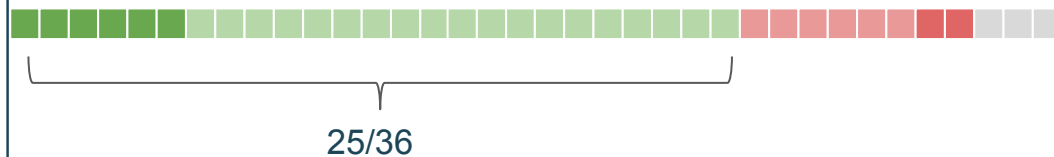
*“ Sans doute car la logistique n'a jamais eu bonne presse...des petits véhicules électriques devraient assurer les livraisons depuis des points d'entrée à l'extérieur.”* Eric Chareyron, **Keolis**

*“ Il faudrait préciser le périmètre (centre ville ou couronne périurbaine?) En outre, je ne connais pas bien le temps de renouvellement de la flotte ni les contraintes qui pèsent sur la motorisation pour certaines livraisons.”* Bertil de Fos, **Fabrique des Mobilités**

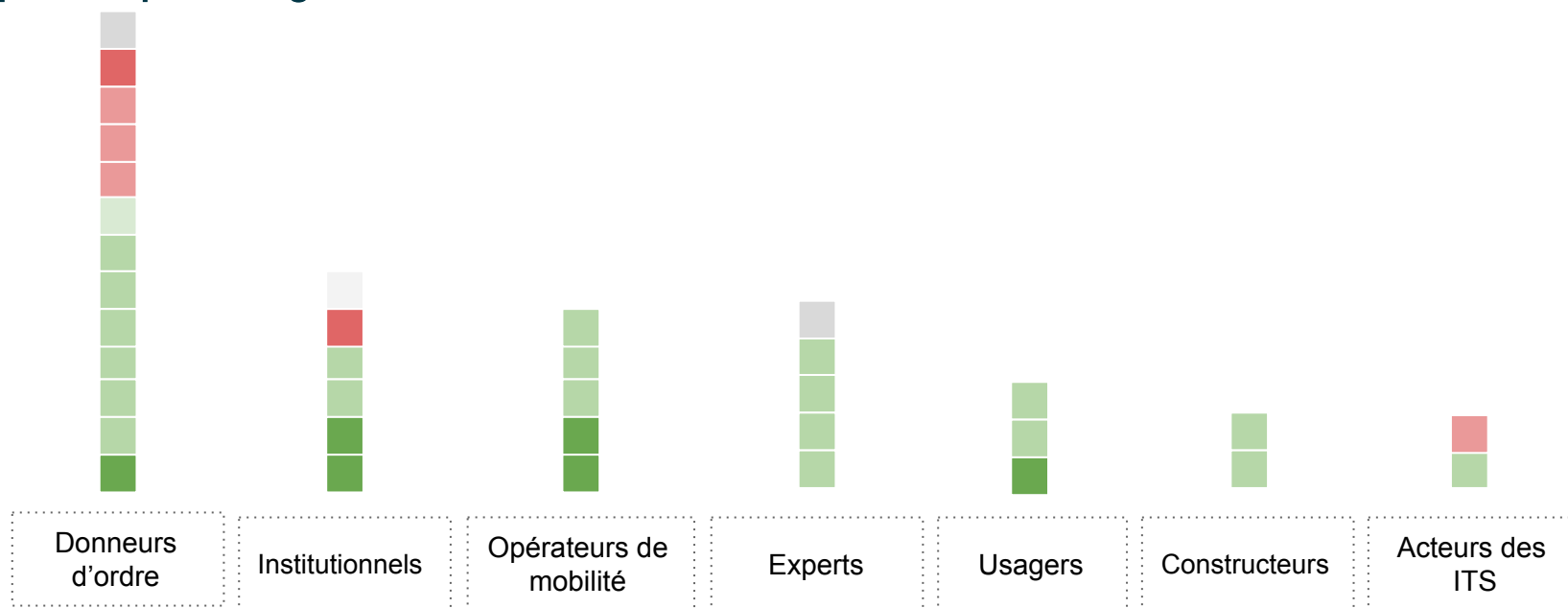
*“ C'est une bonne idée mais le délai est trop court pour modifier et adapter les flottes de véhicules. Quid des livraisons très volumineuses ! (chantiers de construction par exemple...)”* Paul le Callennec, **Pays de Châteaugiron communauté**

**H22** - En 2030, les marchandises sont déposées dans des zones de stockage en périphérie des moyennes et grandes villes puis sont acheminées aux particuliers ou dans les commerces à pied, à vélo, en petits véhicules électriques ou via des véhicules autonomes.

## Rappel des réponses globales



## Réponses par catégorie d'acteurs



- Globalement, cette hypothèse suscite l'adhésion et même l'unanimité chez les experts, les usagers, les constructeurs et les opérateurs de mobilité.
- Les donneurs d'ordre sont les plus sceptiques : 4 d'entre eux sont en désaccord.

**H22** - En 2030, les marchandises sont déposées dans des zones de stockage en périphérie des moyennes et grandes villes puis sont acheminées aux particuliers ou dans les commerces à pied, à vélo, en petits véhicules électriques ou via des véhicules autonomes.

## Synthèse des commentaires

- La question du dernier kilomètre “propre” est déterminante mais l’utilisation de véhicules plus petits ou autonomes pose question.
- De nombreux aménagements sont nécessaires afin de permettre la bascule modale des livraisons : zones de stockage, stations multimodales.
- Le coût de transformation pour les entreprises de logistique est un point d’alerte et par conséquent les aides publiques nécessaires à l’accompagnement de la transition.
- La pertinence économique de ce modèle est contestée par les donneurs d’ordre et les institutions, alors que les opérateurs de mobilité sont plus confiants

## Nouvelle.s hypothèse.s

- En 2030, les marchandises sont déposées dans des zones de stockage en périphérie des moyennes et grandes villes puis sont acheminées aux particuliers ou dans les commerces **en véhicules électriques ou à vélo**.

*“ Les spécificités de chaque territoire amèneront leur lot de solutions particulières. Mais de nouveaux process innovants, aux modèles économiques viables et durables verront le jour portés par la demande croissante de clients professionnalisés ”* Hubert Richard, **UTP**

*“ La campagne n’est pas le déversoir de l’urbain. ”*  
Cédric Szabo, **Maires ruraux de France**

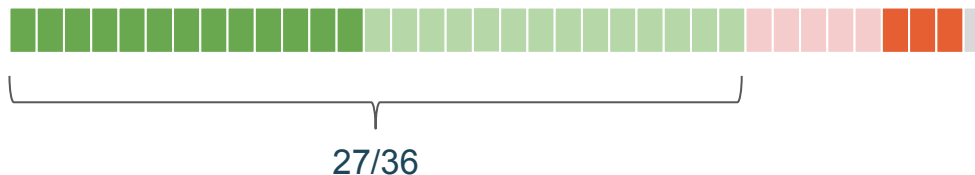
*“ Ce modèle théorique est séduisant mais pas certain pour tous les usages car il n’est pas possible ni forcément avantageux de dé-massifier les transports de marchandises ”*  
Yannick Tondut, **Aix Marseille Provence Métropole**

# Le stationnement et les stations

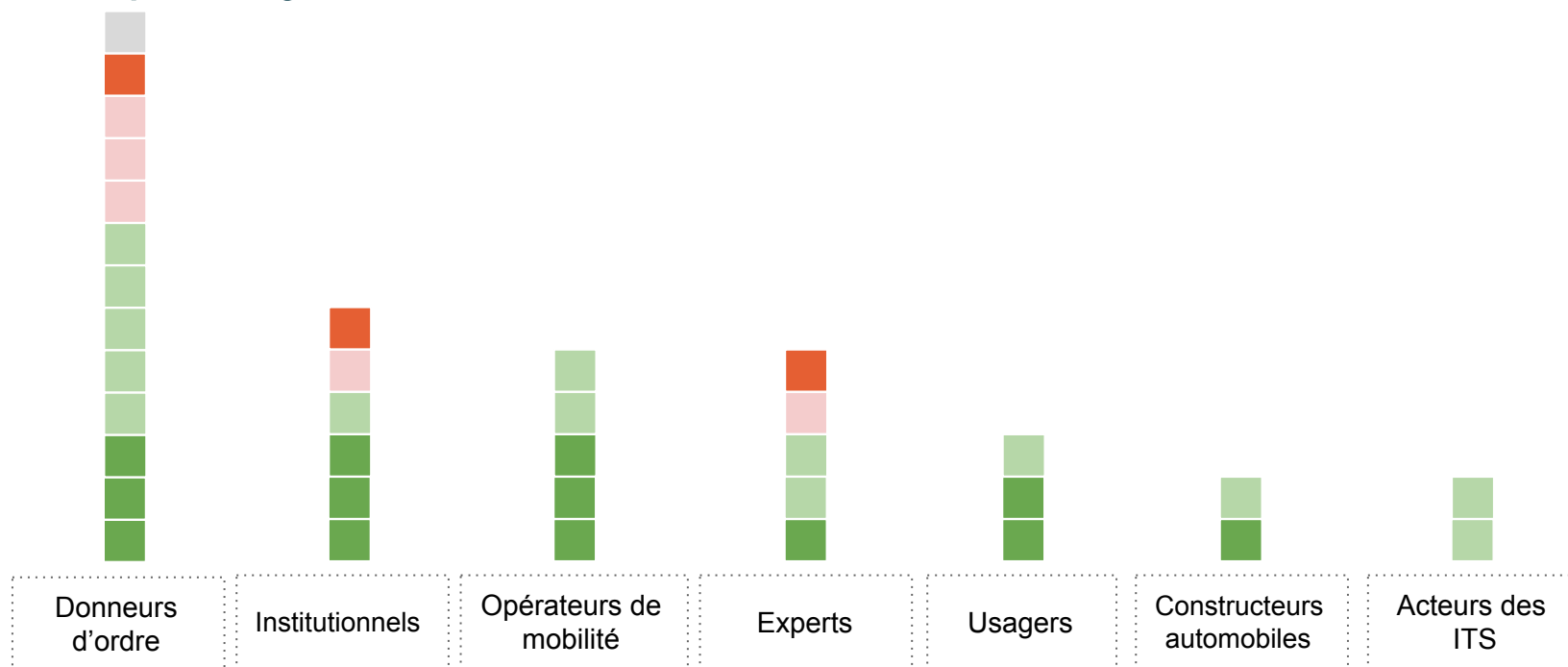


**H14** - En 2030, les grandes agglomérations sont entourées de stations intermodales qui donnent accès à au moins 5 modes alternatifs à la voiture. Les individus y laissent leur voiture pour rejoindre les centres urbains.

## Rappel des réponses globales



## Réponses par catégorie d'acteurs



- La majorité des répondants s'accordent à penser que des stations intermodales entoureront les grandes agglomérations d'ici 2030.
- Certains experts, donneurs d'ordre et institutionnels sont néanmoins en désaccord avec cette hypothèse.

**H14** - En 2030, les grandes agglomérations sont entourées de stations intermodales qui donnent accès à au moins 5 modes alternatifs à la voiture. Les individus y laissent leur voiture pour rejoindre les centres urbains.

## Synthèse des commentaires

- Les répondants en accord avec cette hypothèse la disent essentielle pour désengorger les villes et limiter le nombre de véhicules.
- Ils considèrent que la dynamique est déjà enclenchée.
- Les outils de Maas qui se développent sont vus comme des facilitateurs pour le développement des hubs.
- Les répondants en désaccord soulignent plusieurs points : un coût élevé, un grignotage des terres agricoles dans le périurbain et la nécessité de privilégier le porte-à-porte et donc la logique monomodale (voiture et autres modes).
- Sur la temporalité, certains répondants pensent que l'année 2030 est trop avancée. D'autres rappellent qu'on parle de ces hubs depuis 20 ans et que rien n'est fait.

## Nouvelle.s hypothèse.s

- En 2030, la plupart des grandes agglomérations sont entourées de stations intermodales qui donnent accès à au moins 5 modes alternatifs à la voiture. Les individus y laissent leur voiture pour rejoindre les centres urbains.

*" Trop d'incidence sur la consommation de terres agricoles dans le périurbain "* Cédric Szabo, **Maires ruraux de France**

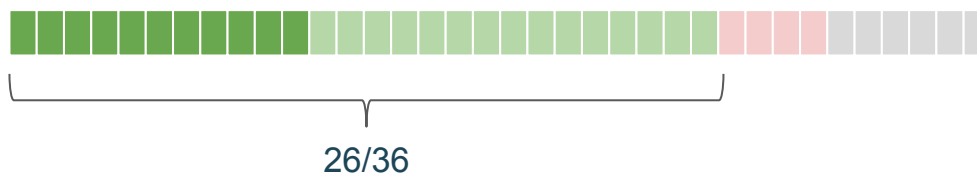
*" Just do it. Il faut multiplier par 4 l'offre de transport public et par 40 l'offre de parcs relais. Comment on finance est la question "* Jean Coldefy, **ATEC ITS France**

*" Il est possible d'ailleurs que les centres commerciaux autour des villes fassent partie de ces nouveaux hubs de mobilité avec la constitution de nouveaux pôles de centralité dans ces secteurs.. "*  
Eric Chareyron, **Keolis**

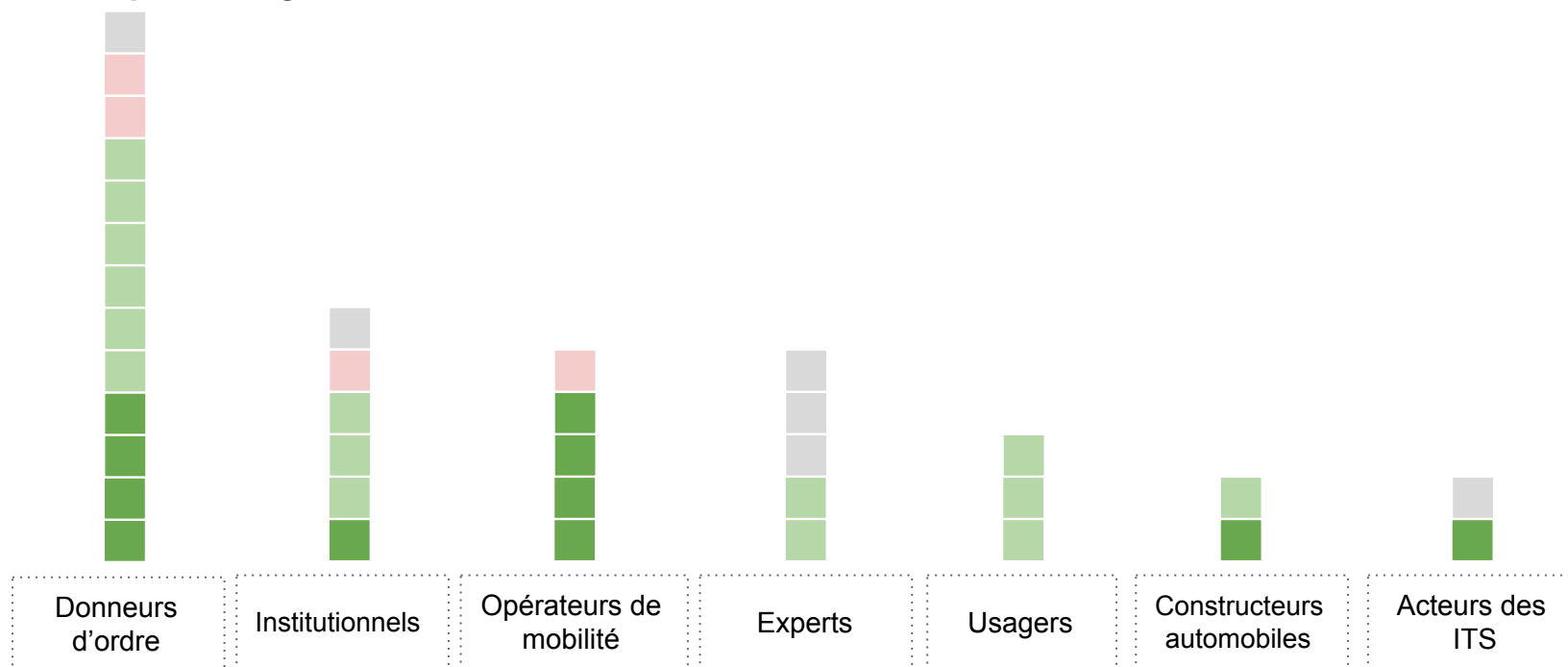
*" Peut-être pas toutes les grandes agglomérations car nécessité de revoir l'urbanisme. "* Stéphanie Coeugnet, **Vedecom**

**H13** - En 2030, dans les moyennes et grandes villes, des places de stationnement de type “dépose minute” sont multipliées près des points d’attraction pour permettre de charger ou de déposer des gens et des colis en toute sécurité.

## Rappel des réponses globales



## Réponses par catégorie d’acteurs



- Cette hypothèse est largement consensuelle.
- Seuls deux donneurs d'ordre, un institutionnel et un opérateur de mobilité sont en désaccord.
- Plusieurs personnes ne se sont pas prononcées, faute d'avis sur la question.



**H13** - En 2030, dans les moyennes et grandes villes, des places de stationnement de type “dépose minute” sont multipliées près des points d’attraction pour permettre de charger ou de déposer des gens et des colis en toute sécurité.

## Synthèse des commentaires

- Pour la majorité des répondants, le stationnement de type “dépose minute” fait partie du sens de l’histoire et est déjà en marche.
- Il est nécessaire pour toutes les formes de voiture en partage (taxis, VTC, covoiturage..) et pour les professionnels de livraison.

## Nouvelle.s hypothèse.s

- L’hypothèse est maintenue telle quelle.

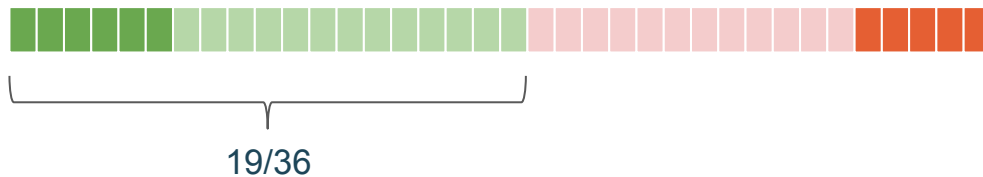
*“Principe du 'court-voiturage' qui pourrait évoluer très vite avec les technologies intégrées aux smartphones et permettant des visualisations des parcours et offres en temps réel ”*Marc Courbot, Métropole Européenne de Lille

*“La gestion des trottoirs (curbside management) va se développer vers une gestion de droits de stationnement plus personnalisée qu’aujourd’hui (dépose minute de personne, livraison/retrait, stationnement temporaire de VTC/taxi etc...)”*Bertil de Fos, Fabrique des mobilités

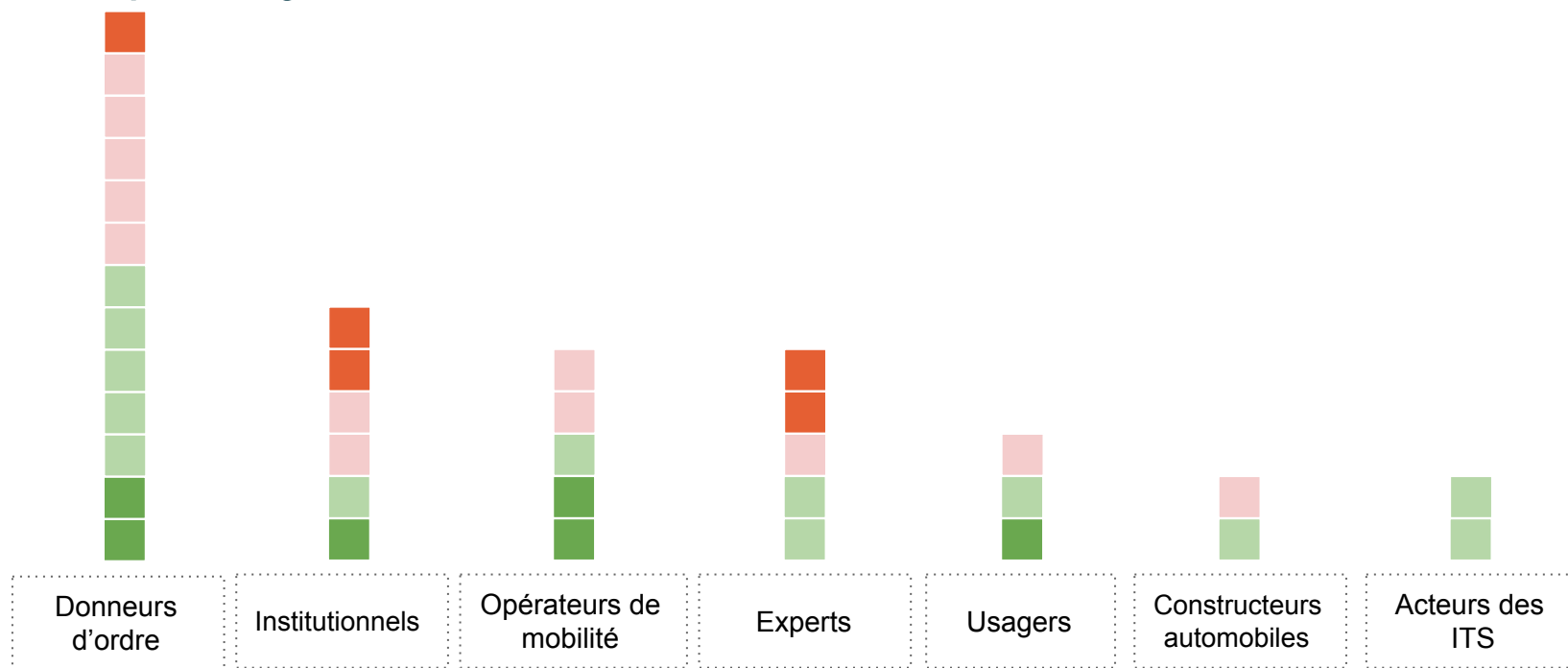
*“Ce sera impératif et très pratique pour garantir la sécurité des usagers des voitures servicielles, autonomes, VTC conduits par des humains ou autonomes. De même pour la livraison de colis d’e-commerce. ”*Garance Lefevre, Uber

**H12** - En 2030, dans les moyennes et grandes villes, les places de stationnement moyenne et longue durées sont quasiment supprimées des voiries.

## Rappel des réponses globales



## Réponses par catégorie d'acteurs



- Les désaccords sont nombreux, portés par la moitié des donneurs d'ordre, des opérateurs de mobilité, des constructeurs automobiles et des experts, et par les deux tiers des institutionnels.
- Les représentants d'usagers et les acteurs des ITS y croient davantage.

**H12** - En 2030, dans les moyennes et grandes villes, les places de stationnement moyenne et longue durées sont quasiment supprimées des voiries.

## Synthèse des commentaires

- La moitié des répondants en accord avec cette hypothèse l'explique par une augmentation du coût de l'occupation de l'espace public d'ici 2030. Par ailleurs, la logique veut que si l'on interdit la voiture solo dans les villes et si l'on développe la voiture en partage, les places de stationnement de moyenne et longue durées ne sont plus nécessaires.
- La moitié des opposants évoque le risque de paupérisation et de désertification des centre-villes. Pour eux, le stationnement de moyenne et longue durée sera uniquement supprimé dans les centres de villes hyperdenses et non dans les villes moyennes. Ailleurs, cela se fera au cas par cas. Une autre proposition consiste à permettre le

à Bâle.

## Nouvelle.s hypothèse.s

- En 2030, **dans les hypercentres urbains**, les places de stationnement moyenne et longue durées sont quasiment supprimées des voiries.
- En 2030, dans les villes moyennes et grandes, **le nombre de** places de stationnement moyenne et longue durées **est divisé par deux**.

*“Du fait de l'évolution de l'usage des véhicules, plus partagés et moins individuels mais aussi de l'augmentation inéluctable du coût de l'occupation de l'espace public, il est probable que l'on assiste à une forte diminution. Mais peut-être pas à une quasi suppression.”* Pierre Serne, *Club des villes et territoires cyclables*

*“A mettre en regard de la part modale de la voiture dans les grandes villes et de l'espace public aujourd'hui alloué à la voiture. Par ailleurs, si les voitures solo sont interdites, le stationnement moyenne et longue durées n'a plus de raison d'être.”* Elodie Trauchessec, *Ademe*

*“Les spécificités de chaque territoire amèneront leur lot de solutions particulières. Mais la réduction du nombre de places de stationnement semble assez évidente.”* Hubert Richard, *UTP*

# Les entreprises et le travail

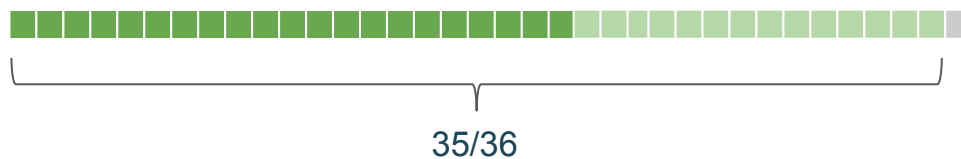
# # LES ENTREPRISES ET LE TRAVAIL



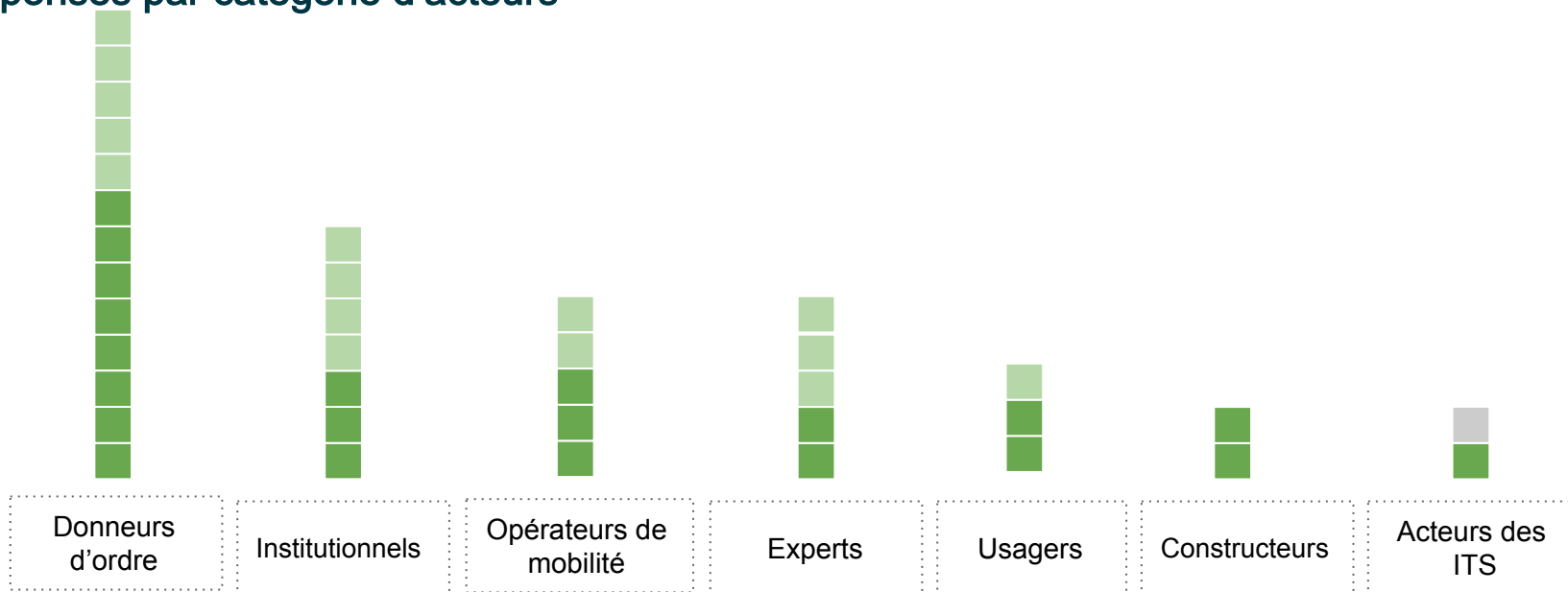
- **H17** - En 2030, les employeurs (hors TPE) sont obligés d'accompagner leurs salariés pour qu'ils réduisent leur empreinte carbone liée aux déplacements professionnels.
- **H18** - En 2030, un actif sur deux travaille depuis son domicile ou un tiers-lieu au moins deux fois par semaine, contre un actif sur quatre en 2017.

**H17** - En 2030, les employeurs (hors TPE) sont obligés d'accompagner leurs salariés pour qu'ils réduisent leur empreinte carbone liée aux déplacements professionnels.

## Rappel des réponses globales



## Réponses par catégorie d'acteurs



- L'ensemble des acteurs s'accorde sur la nécessité pour les entreprises de s'emparer des problèmes d'émissions de GES liés aux déplacements professionnels.

**H17** - En 2030, les employeurs (hors TPE) sont obligés d'accompagner leurs salariés pour qu'ils réduisent leur empreinte carbone liée aux déplacements professionnels.

## Synthèse des commentaires

- Cette hypothèse est la plus consensuelle des 22 proposés dans ce sondage prospectif.
- La tendance semble tellement prégnante que les répondants remettent en cause son caractère obligatoire - elle serait à l'avenir plutôt rendue inéluctable par le développement de la RSE
- Les répondants s'interrogent sur le financement, notamment par la suppression du versement transport auquel sont attachés les élus locaux.
- Deux propositions sont faites :
  - intégrer les émissions de CO2 des trajets domicile-travail au bilan carbone des entreprises,
  - rendre la prime mobilité durable obligatoire (prime de 400 € pour les salariés qui viennent à vélo ou covoiturent).

## Nouvelle.s hypothèse.s

- L'hypothèse est maintenue telle quelle.

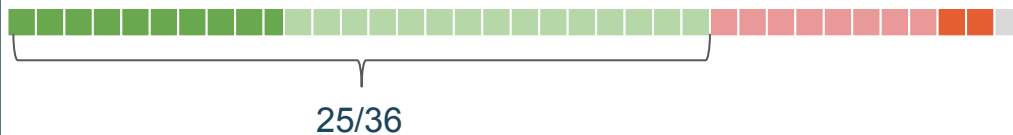
*“ Il faudrait modifier le système de financement de la mobilité qui déresponsabilise tout le monde. Les usagers ne paient pas le coût de leur mobilité (sauf les automobilistes et cyclistes), les entreprises paient une taxe qui les exonère de s'occuper de la mobilité de leur salariés. Introduire des obligations sur les seules entreprises est raisonnable ? N'avons-nous pas également une part de responsabilité ? ”* Jean Coldefy, ATEC ITS France

*“ C'est en bonne voie. Le montage financier de cette affaire ne sera pas simple, cela dit.”* Jérôme Denis, Mines Paris Tech

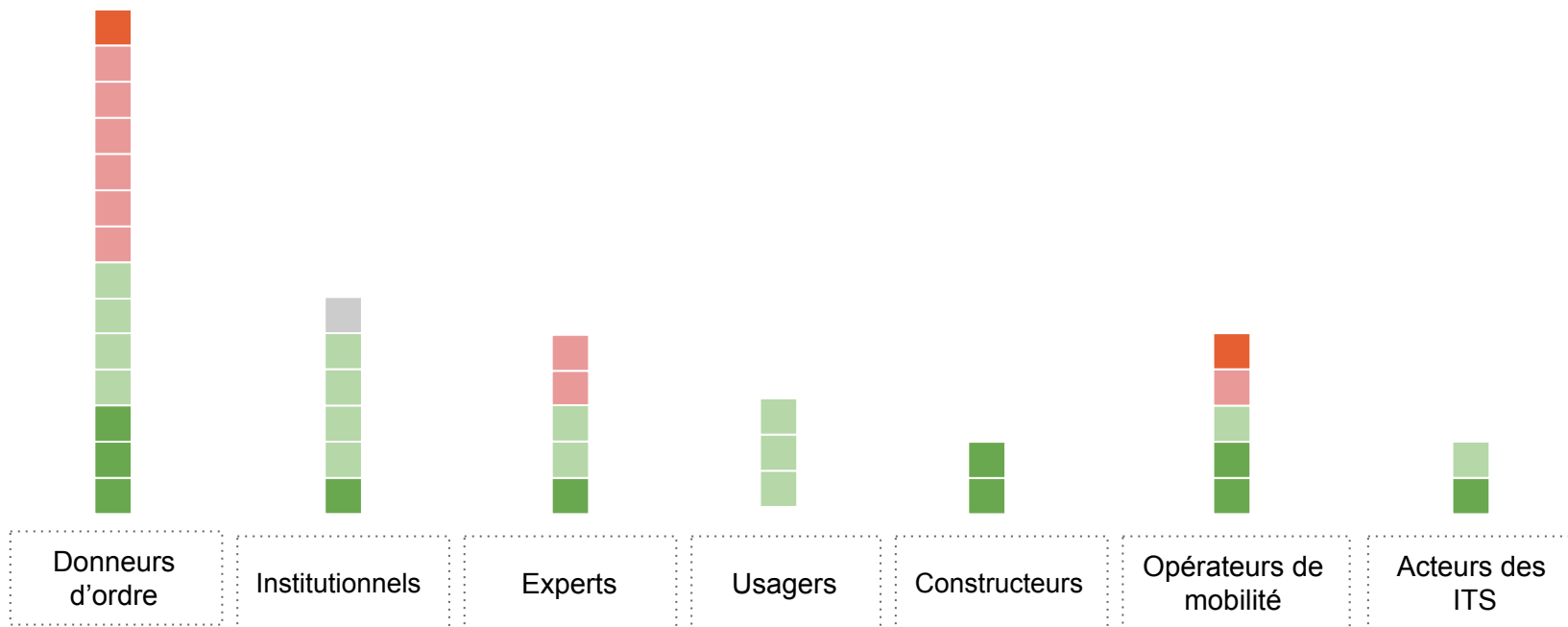
*“ L'entreprise apparaît comme un lieu clé de la transition des mobilités. Les textes semblent tendre à responsabiliser les employeurs, à juste titre car ils détiennent des clés déterminantes (offre de parking, véhicules de fonction, télétravail, diverses formes de valorisation...).”* Yannick Tondut, Aix Marseille Provence Métropole

**H18** - En 2030, un actif sur deux travaille depuis son domicile ou un tiers-lieu au moins deux fois par semaine, contre un actif sur quatre en 2017.

## Rappel des réponses globales



## Réponses par catégorie d'acteurs



- Les donneurs d'ordre, les experts et les opérateurs de mobilité sont les plus partagés sur cette hypothèse.
- Les usagers, les institutionnels, les constructeurs et les acteurs des ITS sont en revanche entièrement en accord avec l'hypothèse.



**H18** - En 2030, un actif sur deux travaille depuis son domicile ou un tiers-lieu au moins deux fois par semaine, contre un actif sur quatre en 2017.

## Synthèse des commentaires

- Le développement semble déjà en marche et attendu par la majorité des experts.
- La proportion est contestée par certains répondants qui mettent en avant que si cela est assez aisé pour les cadres, ça l'est moins pour les employés.
- Les réticences managériales semblent encore prégnantes pour les experts.
- Un certain nombre d'emplois ne sont pas "délocalisables", cependant les répondants ne s'entendent pas sur les proportions.
- Beaucoup évoquent les tiers-lieux (coworkings, espaces informels, télécentres) plus que la maison pour accueillir le travail à distance.

## Nouvelle.s hypothèse.s

- En 2030, un actif **sur trois** travaille depuis son domicile ou un tiers-lieu au moins deux fois par semaine, contre un actif sur quatre en 2017.

*" 60 à 70% des actifs sont inéligibles par nature au télétravail/tiers lieux : santé, éducation, transport, retails, logistique, énergie, hôtellerie restauration. Chiffre fondation Concorde. C'est pourquoi il faut travailler sur la distance domicile/travail pour ces actifs dont les trajets sont contraints.."* Laure Wagner, **BlaBlaCar**

*" Le télétravail, les tiers lieux (cøworking) ont déjà un développement important aujourd'hui, je pense qu'il va se poursuivre. La volonté du partage vie privée/ vie pro. La volonté d'être proche de ces valeurs d'efficacité et de gain de temps. Je pense que pour toutes ces raisons, l'employeur sera poussé à cette nouvelle organisation. "* Florence Gilbert, **Wimoov**

# Les services numériques et la donnée

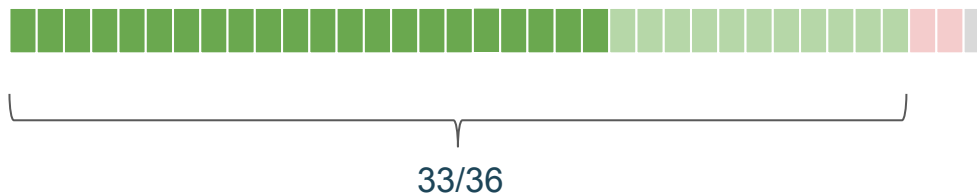
# # RAPPEL DES 2 HYPOTHÈSES



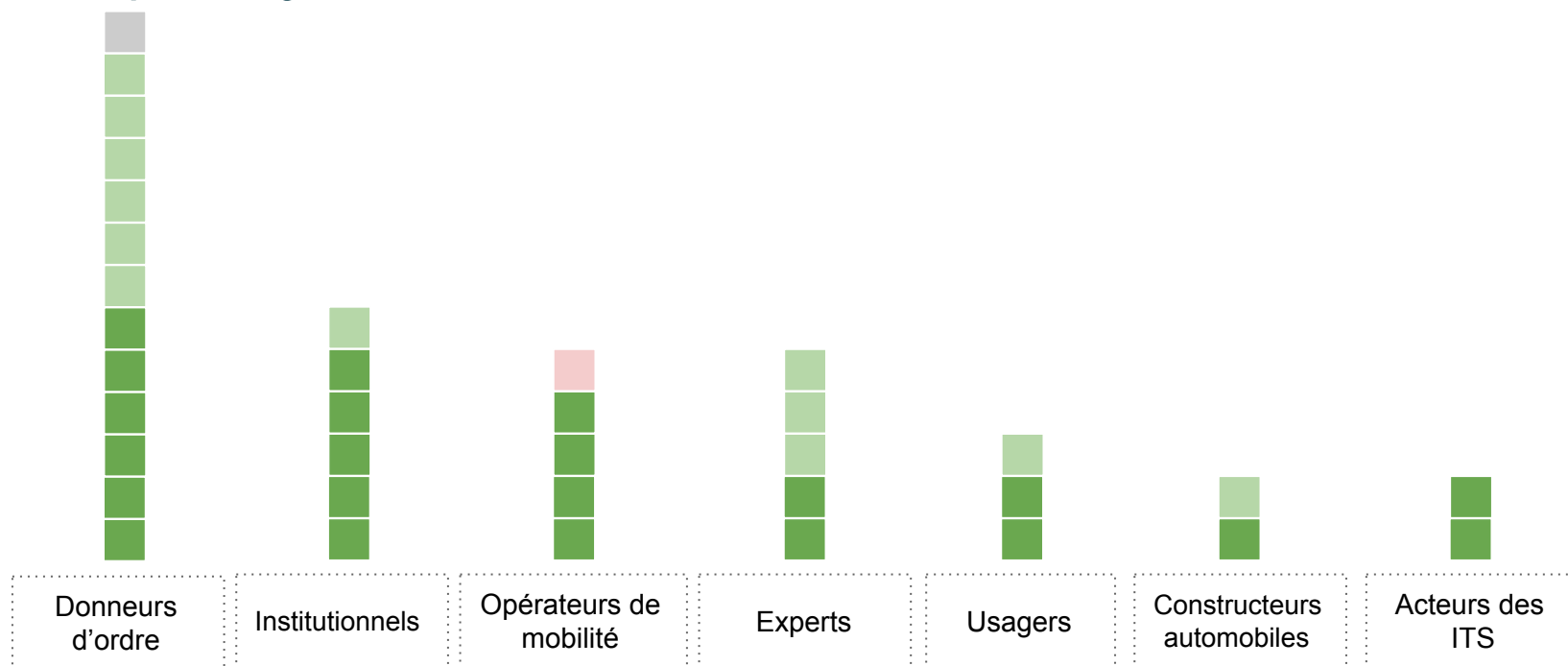
- **H19** - En 2030, 50% des Français utilisent un assistant personnel numérique pour définir leur trajet en fonction de leur besoin. Cet assistant inclut l'ensemble des modes de déplacement publics et/ou privés présents sur leur territoire.
- **H20** - En 2030, les régions et métropoles disposent de plateformes de données de mobilité. Les données issues des services de mobilité et des infrastructures routières y sont versées afin que les collectivités puissent orienter leurs politiques publiques.

**H19** - En 2030, 50% des Français utilisent un assistant personnel numérique pour définir leur trajet en fonction de leur besoin. Cet assistant inclut l'ensemble des modes de déplacement publics et/ou privés présents sur leur territoire.

## Rappel des réponses globales



## Réponses par catégorie d'acteurs



- Le consensus est frappant. 22 répondants sont “tout à fait d'accord”.
- Seul un acteur de mobilité exprime son désaccord.

**H19** - En 2030, 50% des Français utilisent un assistant personnel numérique pour définir leur trajet en fonction de leur besoin. Cet assistant inclut l'ensemble des modes de déplacement publics et/ou privés présents sur leur territoire.

## Synthèse des commentaires

- Si les répondants sont largement d'accord avec cette hypothèse, tout dépend de quoi l'on parle.
- Pour plusieurs d'entre eux, il ne s'agit pas de créer un assistant unique mais de laisser les utilisateurs naviguer entre différents services et de faciliter les liens entre les interfaces.
- Pour d'autres, les opérateurs savent garder la maîtrise de leurs données en donnant un accès via des APIs. Des services communs de type Maas sont donc pertinents.
- Plusieurs répondants indiquent que le taux de 50% est faible au vu des usages actuels et du développement de Maas dans les grandes agglomérations et les métropoles.

## Nouvelle.s hypothèse.s

- En 2030, 50% des Français utilisent une **offre de Maas\*** pour définir leur trajet en fonction de leur besoin. Cet assistant inclut l'ensemble des modes de déplacement publics et/ou privés présents sur leur territoire.

*\*Demain de nouvelles offres regrouperont plusieurs modes de transport public ou privé dans une même solution mobilité. Concrètement ? Vous rentrez votre destination dans une application pour un trajet immédiat ou à venir. L'application vous propose différentes options pour vous y rendre avec un seul ou plusieurs modes de transports. Vous choisissez votre trajet en fonction de vos besoins/envies. Votre transport est réservé, vous êtes guidé pour y aller, le paiement et la validation de votre ticket sont inclus dans votre solution.*

*“ Les dernières enquêtes montrent une montée en puissance des usages mais une peur d'être dépassé (70% des gens), une méfiance grandissante avec des mouvements forts de volonté de détachement (en particulier sur la géolocalisation et la fourniture de données personnelles). ”* Eric Chareyron, **Keolis**

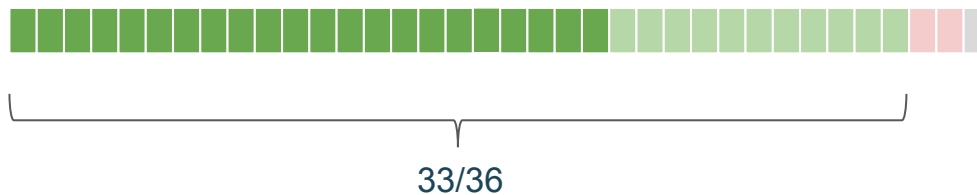
*“ Toutes les grandes métropoles et agglomérations ont aujourd'hui des projets de Maas ”* Catherine Goniot, **Métropole Rouen Normandie**

*“ Dans le sens de l'histoire. L'enjeu sera de savoir qui sera l'opérateur de cette assistance : les GAFa ou un service public ? ”*  
Jérémy Almosni, **Ademe**

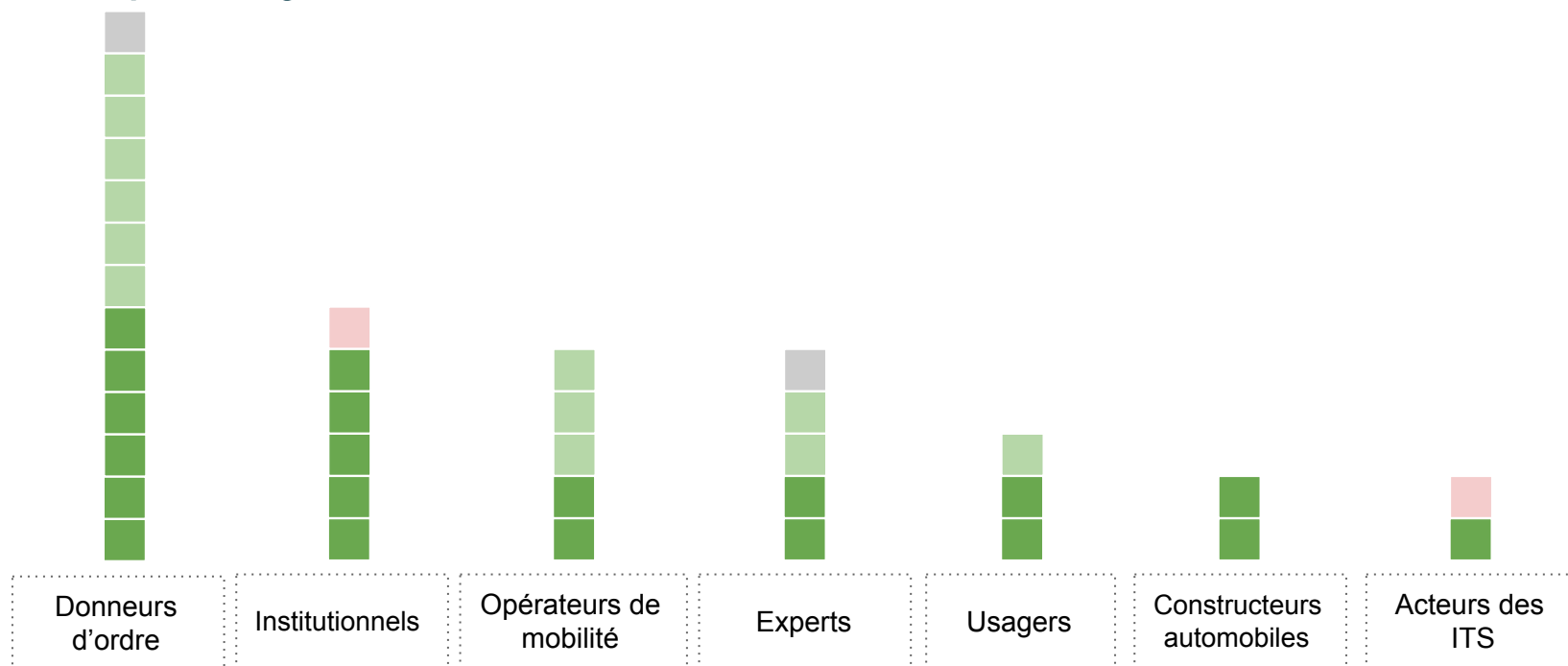
*“ Oui, si par assistant personnel numérique on entend aussi le Web, Google maps and co. En revanche, "l'ensemble" des services disponibles ne sera pas présenté de manière complètement exhaustive sur le même site/outil. C'est mal connaître les frictions techniques et économiques que représentent l'ouverture et le partage des données que de le croire. ”*  
Jérôme Denis, **Mines ParisTech**

**H20** - En 2030, les régions et métropoles disposent de plateformes de données de mobilité. Les données issues des services de mobilité et des infrastructures routières y sont versées afin que les collectivités puissent orienter leurs politiques publiques.

## Rappel des réponses globales



## Réponses par catégorie d'acteurs



- Là encore, le consensus est frappant. 20 répondants sont “tout à fait d'accord”.
- Seuls un institutionnel et un acteur des ITS expriment leur désaccord.

**H20** - En 2030, les régions et métropoles disposent de plateformes de données de mobilité. Les données issues des services de mobilité et des infrastructures routières y sont versées afin que les collectivités puissent orienter leurs politiques publiques.

## Synthèse des commentaires

- Les répondants sont majoritairement en accord avec cette proposition dans la mesure où les plateformes de données sont déjà largement engagées et procèdent d'une obligation réglementaire (loi LOM).
- L'échelle régionale est vue comme pertinente.
- L'accord repose surtout sur les données liées à l'offre de mobilité mais l'hypothèse est questionnée sur les données d'usage et sur les données des acteurs privés.
- Mappy rappelle que la compétence des collectivités devra évoluer : "d'opérateur de transport public à organisateur de déplacements par la maîtrise de la donnée".
- Deux répondants en désaccord pensent que les collectivités ne seront pas prêtes d'ici 2030.

## Nouvelle.s hypothèse.s

- En 2030, **toutes les régions disposent** de plateformes de données de mobilité. Les données issues des services de mobilité **publics et privés** et des infrastructures routières y sont versées afin que les collectivités puissent orienter leurs politiques publiques.

*"Obligation réglementaire"* Emmanuelle Lointier, Conseil Départemental de Côte d'Or

*"L'échelle régionale est pertinente pour collecter les données mobilités (offres) et les mettre à disposition. Par contre, cela n'est pas certains pour les données sur les usages, dont les sources sont très variées."* Christophe Wolf, Mulhouse Alsace Agglomération

*"Le statut de données d'intérêt général existe, il peut être étendu aux données évoquées plus haut. Les individus eux-mêmes pourront choisir de partager ou non leurs propres traces de mobilité avec l'AOM"* Bertil de Fos, Fabrique des mobilités

*"Pour les collectivités il s'agira d'opérer un transfert d'opérateur de transport public à un rôle d'organisateur des déplacements par la maîtrise de la donnée."* Sylvain Lemonnier, Mappy

# PARTIE 4

# ANNEXES



# ACTEURS « EXTERNES » INTERROGÉS



Catégorie	Structure	Nom	Prénom	Poste
Donneurs d'ordre	Département de la Charente-Maritime	AUDOUIN-DUBREUIL	Pierre-Marie	Directeur Général des Services adjoint
Donneurs d'ordre	Conseil départemental d'Eure et Loir	CARY	Patrick	Directeur Général Adjoint
Donneurs d'ordre	Département du Nord	COOREN	Mathieu	Responsable service
Donneurs d'ordre	Métropole Européenne de Lille	COURBOT	Marc	Ingénieur voirie / déplacement
Donneurs d'ordre	Métropole Rouen Normandie	GONIOT	Catherine	Directeur Général Adjoint Mobilité
Donneurs d'ordre	Département de l'Hérault	JAUMARD	Dominique	Directeur Général Adjoint Aménagement du territoire
Donneurs d'ordre	GART	LE BRAS	Guy	Directeur Général
Donneurs d'ordre	Pays de Châteaugiron communauté	LE CALLENNEC	Paul	Directeur Général des Services
Donneurs d'ordre	Conseil Départemental Côte d'or	LOINTIER	Emmanuelle	Directeur Mission Aide Pilotage Stratégique
Donneurs d'ordre	Club des Villes et Territoires Cyclables	SERNE	Pierre	Président
Donneurs d'ordre	Association des maires ruraux de France	SZABO	Cédric	Directeur
Donneurs d'ordre	Aix Marseille Provence Métropole	TONDUT	Yannick	Directeur Général Adjoint Mobilité
Donneurs d'ordre	Mulhouse Alsace Agglomération	WOLF	Christophe	Directeur Mobilités et Transports

# ACTEURS « EXTERNES » INTERROGÉS - 2



Catégorie	Structure	Nom	Prénom	Poste
Institutionnels	ADEME	ALMOSNI	Jérémie	Chef de Service
Institutionnels	APICR	BROTO	André	Président
Institutionnels	ATEC ITS FRANCE	COLDEFY	Jean	Directeur programme mobilité 3.0
Institutionnels	Fabrique des mobilités	DE FOS	Bertil	Président
Institutionnels	Cerema	TEMPEZ	Georges	Directeur
Institutionnels	ADEME	TRAUCHESSEC	Elodie	Animatrice mobilités émergentes
Experts	MB solutions collectivités	BOURGEOIS	Marc	Dirigeant- gérant
Experts	Vedecom	COEUGNET	Stéphanie	Chercheur, manager "acceptabilité et Ergonomie des Nouvelles Solutions de Mobilité"
Experts	Laboratoire Aménagement Economie Transports	CROZET	Yves	Enseignant-Chercheur
Experts	Mines ParisTech	DENIS	Jérôme	Professeur de sociologie
Experts	Département COSYS - IFSTTAR	HAUTIERE	Nicolas	Directeur adjoint
Constructeurs automobiles	PSA	JONVILLE	Patricia	Adjointe Directeur Programme Eco-Mobilité VEDECOM (détachée jusqu'au 31/12/2018)
Constructeurs automobiles	Renault	MALEFANT	Frédéric	Directeur des services de mobilités / Alliance

# ACTEURS « EXTERNES » INTERROGÉS - 3



Catégorie	Structure	Nom	Prénom	Poste
Acteurs des ITS	Coyote	GOULETTE	Jennifer	Product Manager Mobilité Connectée
Acteurs des ITS	Mappy	LEMONNIER	Sylvain	Directeur Marketing Adjoint
Opérateurs de mobilité	Keolis	CHAREYRON	Eric	Directeur prospective modes de vie et mobilités
Opérateurs de mobilité	Uber	LEFEVRE	Garance	Responsable des affaires publiques
Opérateurs de mobilité	Transdev	REAU	Julien	Directeur Innovation France
Opérateurs de mobilité	UTP	RICHARD	Hubert	Chargé de Mission Nouvelles Mobilités
Opérateurs de mobilité	BlaBlaCar	WAGNER	Laure	Porte Parole & resp communication
Représentants d'usagers	Fnaut	GAZEAU	Bruno	Président
Représentants d'usagers	Wimoov	GILBERT	Florence	Directrice Générale
Représentants d'usagers	FUB	SCHNEIDER	Olivier	président

# SYNTHESE DES RÉPONSES DES ACTEURS « INTERNES »



**29 représentants** d'entreprises adhérentes à Routes de France ont répondu au sondage prospectif.

Les quelques diapositives qui suivent donne une synthèse de leurs réponses.

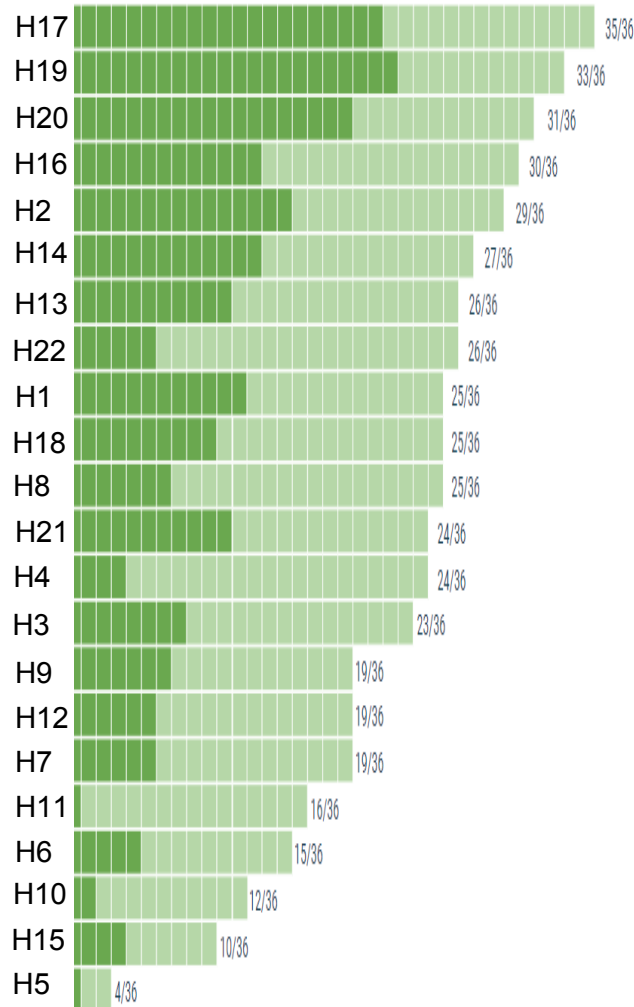
- Hormis le devenir des petites lignes ferroviaires, leurs réponses se rapprochent de celles des acteurs externes.
- Les acteurs « internes » réfutent l'hypothèse selon laquelle les places de stationnement moyenne et longue durées sont quasiment supprimées des voiries.

# synthèse comparative des réponses

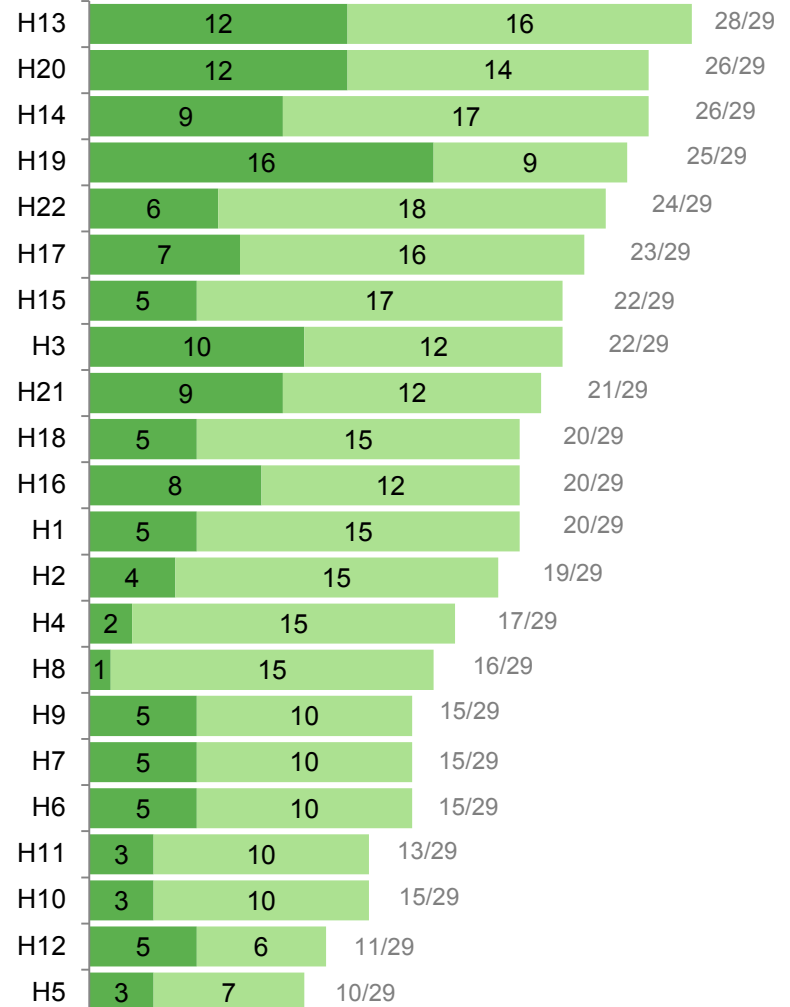
■ Tout à fait d'accord avec l'hypothèse

■ d'accord avec l'hypothèse

## Acteurs « externes »(36)



## Acteurs « internes » adhérents RF (29)



# SYNTHESE DES RÉPONSES DES ACTEURS



## « INTERNES »

### Hypothèses validées (2/3 des répondants)

#### **Hypothèses avec lesquelles au moins 90% des répondants sont en accord :**

**H14** - Le développement de stations intermodales en périphérie des grandes villes

**H19** - L'usage massifié d'assistants numériques multimodaux

**H22** - Le dépôt des marchandises en périphérie des moyennes et grandes villes et leur acheminement via des modes "légers" (marche, vélo, véhicules électriques, petits véhicules autonomes)

#### **Hypothèses avec lesquelles entre 75 et 90% des répondants sont en accord :**

**H17** - L'obligation pour les entreprises d'accompagner leurs salariés vers une mobilité durable

**H15** - 30% du réseau ferroviaire national correspondant à des petites lignes sont supprimées et remplacées par des transports collectifs routiers (voiture partagée, bus, cars, navettes...)

**H3** - Une croissance par deux du nombre de modes de déplacement sur les voiries

**H21** - Une interdiction des véhicules thermiques de livraison dans les moyennes et grandes villes

**H18** - Le développement du télétravail à raison de 50% des actifs qui le pratique au moins deux fois par semaine.

#### **Hypothèses avec lesquelles entre 65 et 75% des répondants sont en accord :**

**H16** - Le développement de services de mobilité à la demande pris en charge par des acteurs variés

**H1** - 40% des Français font du vélo plusieurs fois par mois, contre 14% en 2018.

**H2** - L'augmentation de la distance des trajets à vélo sur des trajets domicile-travail

**H4** - Un usage intensif des modes électriques (scooters, vélos, objets de glisse) dans les couronnes des grandes villes.

**H8** - Une part de marché de 25% pour les voitures et deux-roues électriques

# SYNTHESE DES RÉPONSES DES ACTEURS



## « INTERNES »

Hypothèses incertaines et rejetées (2/3 des répondants)

**Les plus fortes divergences d'opinions et donc incertitudes portent sur les idées suivantes :**

**H7** - Un usage intensif des services de voiture partagée

**H12** - La suppression quasi-totale du stationnement sur voirie moyenne et longue durée dans les moyennes et grandes villes

La forme et l'intensité du développement du véhicule autonome, que ce soit dans le centre des grandes villes, dans les quartiers urbains peu denses et sur les autoroutes

**H6** - Le bannissement de la voiture solo dans le centre des grandes villes

**Les hypothèses rejetées:**

**H5** - En 2030, les espaces publics dans les grandes villes sont totalement partagés, c'est-à-dire qu'il n'y a plus de voies réservées à certains modes.

**H12** - En 2030, dans les moyennes et grandes villes, les places de stationnement moyenne et longue durées sont quasiment supprimées des voiries.