

28 mars 2013

Colloque

« Mobilité durable, écomobilité : quels modèles ? »



Mot d'accueil du président : page 2

Table ronde : page 2

Atelier « Aménagement du territoire et nouveaux usages » : page 5

Atelier « Transports collectifs et intermodalité » : page 7

Atelier « Modes actifs, éducation et sensibilisation » : page 10

Atelier « Nouvelles motorisations, nouveaux carburants » : page 12

Synthèse des ateliers : page 14

Conclusion du vice-président : page 17

Mot d'accueil du Président de région

Daniel PERCHERON, président de la région Nord – Pas de Calais, introduit le colloque en rappelant que le Nord – Pas de Calais a toujours été à l'avant-garde de la mobilité. Il salue notamment Marie-Christine BLANDIN, présidente de 1992 à 1998, qui a lancé l'expérience de la décentralisation durable avec le TER, et Pierre Mauroy qui a permis l'arrivée du TGV au cœur de Lille et la construction du tunnel sous la Manche. Le train a été plus qu'une mobilité, il est au cœur du projet global de résilience de la région.

La situation économique actuelle est telle que pour contrer les inégalités territoriales on ne peut plus compter sur une solidarité financière. La rareté de l'argent public nous invite à optimiser l'existant, notamment en développant l'écomobilité. Il faut continuer à progresser, ne pas laisser de côté les constructeurs automobiles qui développent la production de véhicules électriques. Enfin le projet du canal Seine Nord reflète les insuffisances d'une Europe fluviale.

Table-ronde

Introduction, par Pierre WOLF

Chaque jour, d'octobre à juin on dénombre 40 kilomètres de bouchons autour de la métropole qui sont autant de nuisances, de pollution et qui représentent du temps de vie perdu. Alors quelles solutions ? Multiplier l'offre ferroviaire, le transport fluvial ? Les experts affirment la nécessité d'anticiper le coût de l'énergie pour les automobilistes et aussi l'obligation de réduire les émissions de gaz à effets de serre.

L'intermodalité, c'est passer d'un mode de transport à un autre, action qui n'est pas forcément bien vécue. Comment ne pas se retrouver chacun seul coincé dans sa voiture ?

Intervention de Georges AMAR, chercheur et consultant en mobilité

Le transport public de masse est un concept qui devient une alternative à la voiture. Il est nécessaire de développer de nouvelles offres et d'adapter les politiques publiques.

Que sera la mobilité de demain ?

Comment ne pas se tromper de futur ? Nous sommes dans une économie de l'innovation intensive et la pression à l'innovation est forte au niveau économique et environnemental.

L'exemple de l'émergence des systèmes de type Vélib' est intéressant car il illustre une rupture conceptuelle : le TPI (transport public individuel). Ce qui remet en cause la division classique

Vélib' + autolib' = déjà deux formes. On peut penser que le paradigme du transport individuel est porteur d'avenir. On quitte la notion de transport pour celle de mobilité.

Quant on passe de l'un à l'autre on change de mode de pensée.

En deux mots : « Vivre Mobile » qui est en réalité une publicité pour un téléphone. C'est ça le nouveau paradigme. Un changement d'usage dans les comportements, les valeurs, les acteurs.

Les opérateurs du transport étaient la SNCF, Air France, Renault... maintenant nous passons aux acteurs de la mobilité : Google et Apple. On change d'économie, de métiers

Les outils emblématique changent : auto, train, avion deviennent iPhone ou chaussures de marche. On observe un changement dans les outils, les fonctions, l'imaginaire... un changement global. La mobilité est centrée sur la personne.

Avant on raisonnait selon une logique d'ingénieurs : véhicules et flux. Désormais la mobilité est un attribut humain. Le nouveau paradigme c'est une personne mobile, dans une vie et une ville mobile. Le véhicule de demain, c'est le corps humain.

La vie se passe dans des lieux : je travaille au bureau, je vois un film au cinéma... Entre deux actions il y a le transport qui est une perte de temps. Tout change : on peut travailler dans le train et ... gagner du temps !

Réduire le temps de transports par la vitesse c'est l'ancien paradigme. Aujourd'hui on gagne du temps en le prenant.

Faut-il réduire le temps ou le remplir ? Si la mobilité c'est la vie, pourquoi la réduire ?

L'attente disparaît et devient de la transition. Et j'utilise ce temps.

Pour l'espace : on peut se donner rendez-vous sans déterminer un lieu. Le lieu de la rencontre sera l'aboutissement de deux trajectoires. Le lieu est une fonction du mouvement. « *Mobilis In Mobile* »

Les représentations changent, à chacun de fabriquer son « cocktail modal ».

La mobilité personnelle est une compétence et il faut donner la capacité aux personnes de fabriquer leur propre mobilité, ce qui recolle la notion de service.

La notion de l'information évolue également: la signalétique « bus + horaire » devient un logiciel de covoiturage, l'information devient un moyen de transport.

Le service c'est permettre la vie mobile, le travail mobile... Tout devient mobile.

Si l'on évoque le corps mobile : « bouger une demi-heure par jour », c'est la santé. La mobilité est alors un moyen de développement personnel, bouger c'est sortir de chez soi, avoir des amis.

Il faut penser la ville comme un organe de mobilité. Avec des stations : le café est un instant de pause dans la mobilité.

On peut observer alors une mutation dans les valeurs : aller vite et loin, franchir des distances, maintenant c'est la reliance, c'est créer des liens, susciter des opportunités, cela sert aussi à être en bonne santé. L'évolution est de diminuer les mauvais kilomètres et d'augmenter les bons : les riches en reliance.

En matière d'innovation, le but c'est la multi-modalité. En matière de procédés : l'hybride qui croise deux concepts : bus et métro, ce qui donne le métrobus. Ou le pédibus, qui a des arrêts, un conducteur et des horaires. Nous sommes dans la phase de révolution de la voiture, hybride électrique, le concept n'est pas neuf ce qui est neuf c'est le transport « métisse » : le covoiturage et l'autopartage.

L'avenir c'est la marche et par conséquent il faut revoir la ville.

Intervention de Nicolas LOUVET, directeur du bureau de recherche 6T

Un travail a été fait à partir de 19 « enquêtes ménages » : « Et si les français n'avaient plus seulement une voiture dans la tête ?

Le déplacement se mesure en temps et en distance, la mobilité se mesure en activité.

Ce temps de déplacement, afin qu'il ne soit pas perdu, on peut l'utiliser : écouter de la musique, lire, corriger copies, écouter la radio, etc. Ces actions ont un impact direct sur l'image des modes de transports.

Face à la voiture particulière : vélo, voiture partagée, marche... les modes de déplacements évoluent. Quelles sont les attentes et les comportements des usagers ? Toyota s'est posé la question. Au Japon, en Allemagne, en Angleterre, ou en Suisse, les jeunes de moins de 25 ans en zone urbaine passent de moins en moins leur permis : non pas à cause du prix, mais d'un changement au niveau de leur émancipation qui passe désormais plus par le smartphone que par la voiture.

L'enjeu est de révolutionner et de réinventer le métier des constructeurs : qu'ils vendent un service, et non plus une voiture. Le véhicule électrique ne changera pas tout.

Dans l'enquête commandée par le CERTU (<http://www.certu.fr/>) on observe une évolution de l'image positive des transports collectifs. L'image positive de la voiture a tendance à changer, elle devient polluante... et le vélo apparaît. Généralement tous les modes deviennent « pratiques » alors qu'il y a quelques années seule la voiture l'était dans l'opinion des sondés. Selon la zone habitée les modes de transports sont utilisés différemment.

Coté prix, le paradoxe est qu'on connaît le prix d'un ticket de métro et pas son budget voiture, pourtant considérable (achat, assurance, entretien, carburants, péages, etc.).

Dans l'enquête présentée, l'agglomération lilloise n'est pas bien placée bien que disposant de transport en commun en site propre. L'image du transport public n'est pas très bonne. Le stationnement joue énormément sur l'utilisation du véhicule personnel : si un stationnement réservé existe sur le lieu de travail, 80% des personnes utilisent leur voiture. Les transports collectifs sont jugés moins efficaces pour l'utilisateur.

Les principaux enseignements de cette enquête : il existe un potentiel de report modal dormant important. La prédisposition à l'automobile disparaît.

Si des alternatives à la voiture existent il faut être cohérent et contraindre la voiture par exemple par le stationnement payant.

Atelier (11h – 12h30)
Aménagement du territoire et nouveaux usages

Intervention de Fanny OLIVEIRA, directrice Flexineo

Un travail a été fait à la demande du ministère du Développement Durable sur une nouvelle organisation du travail : le travail à distance (plus vaste que le télétravail).

Une étude théorique a observé l'impact de la mise en place du travail à distance sur l'encombrement des routes. (Métropole lilloise et secteur Belfort Montbéliard).

Quels sont les éléments nécessaires pour que le travail à distance soit une réussite ?

Une direction moteur, une démarche conjointe avec les salariés, se donner les moyens, accompagner, organiser, procéder par étapes.

Le travail à distance peut se faire une ou deux journées par semaine, pour des personnes éligibles, selon le fonctionnement de l'entreprise ; il y a aussi l'aspect juridique à gérer.

On a observé 100% de bénéfice pour les testeurs : temps gagné, meilleure concentration dans le temps de travail, baisse de la fatigue. Du coup l'impact sur le déplacement fait que la voiture dans ces jours là est moins utilisée, on favorise la marche à pied ou autre.

Le travail à distance est à l'interface des politiques économiques et sociales. Il influe sur la santé et le cadre de vie, la citoyenneté, et les transports.

230 000 salariés qui pourraient être concernés.

On évoque aussi dans ce cas les bureaux partagé et la nécessité dans ce cas d'une cohérence à l'échelle territoriale.

Intervention d'Eric Quiquet, vice-président de Lille Métropole aux Transports

« Dis-moi comment tu aménages ton territoire, je te dirai comment tu vas te déplacer »

Il est indispensable de rationaliser l'utilisation de l'espace : lutter contre l'étalement urbain et les logements disséminés qui font augmenter les temps de déplacement et l'utilisation de l'automobile.

A LMCU l'objectif de base : plus de programme immobilier à moins de 35 logements à l'hectare. Il y a trop de concurrence au niveau du développement des zones d'activités. On a intérêt à rationaliser et densifier ces zones

Nous entrons dans le nouveau paradigme de l'argent public rare. Anticiper ou subir ?

Nos comportements sur la mobilité ne pourront plus se régler à coup de milliards : remise à plat du dossier canal Seine Nord, renoncement de LMCU au projet de tram train, contournement sud est de Lille ...

Chaque euro public doit être utilisé stratégiquement : nous avons choisi de doubler la capacité du métro automatique.

Une batterie d'outils existe pour changer, comme le covoiturage : la voiture est l'avenir du transport collectif : elle propose 3 places disponibles. Habituellement un véhicule est rempli par 1,2 ou 1,3 personne. Il faut augmenter ce taux de remplissage (exemple du CRT de Lesquin).

L'autre dimension est celle de la voiture « écolo » qui dure longtemps.

LMCU travaille avec l'Université de Villeneuve d'Ascq pour faire évoluer les horaires des cours, cela permettrait notamment d'influer sur le remplissage du métro et ainsi de gagner en qualité de vie.

Intervention d'Edouard DUBOILLE, Président de la Fédération du Covoiturage – FEDUCO2

Comment favoriser le covoiturage sur les courtes distances ?

Le covoiturage s'inscrit dans la logique d'un changement de comportement très fort, dans une logique intermodale.

Pour lever les freins, un chiffre : le covoiturage fait gagner 3 000 euros par an !

Pour accompagner le changement on pourrait mettre en place des voies réservées. Elles restent à ce jour un serpent de mer. Sans oublier les aires de covoiturage qui permettent de prendre des habitudes.

Le Conseil d'Etat va seulement définir en ce moment le cadre légal.

L'autre expérience c'est l'autopartage

LMCU a porté Lilas autopartage, une SCIC (société coopérative). On note 1500 abonnés dont un tiers de profession libérale. On supprime 7 à 8 véhicules sur l'espace public, on a un gain de pouvoir d'achat, et les ménages à faibles ressources ont accès à un service de voiture.

Pour LMCU qui a versé une subvention au démarrage, le modèle est en train de s'équilibrer économiquement.

Pourquoi ne pas imaginer dans les années à venir le déploiement d'autopartage dans les gares de la région ? Ou dans les agglomérations ?

Echanges avec la salle

Deux notions importantes : service et complémentarité

Cela ne marchera pas sans un vrai service de mobilité partagé attractif qui répond aux attentes : garantie de retour le soir, transaction rapide et sécurisée.

Le télétravail permet d'être au bureau avant l'heure. La notion de bureau partagé à l'origine d'une action intéressante du Conseil Général de l'Orne : une partie du personnel utilise collectivement un centre dédié.

Myriam CAU, vice-présidente du Conseil régional : l'aménagement du territoire est un élément majeur en matière de mobilité. Entre 99 et 2006 les mobilités ont explosé de 25 %.

Dans le cadre du SRADDT, nous envisageons une nouvelle directive d'aménagement sur les mobilités. Un des points importants est le télé travail à temps partiel, pas comme réponse au problème de mobilité mais sociétal car il augmente le bien être.

Marielle CUVELIER, conseillère régionale : Notons l'importance de l'incitation des usagers. Une étude sur le TER dans le Nord – Pas de Calais a montré qu'après un mois de gratuité train, 36% des usagers ont choisi de continuer à utiliser le rail. Un accompagnement est nécessaire. Peut-il s'appliquer au covoiturage ? Une étude de faisabilité va démarrer avec le parc naturel Scarpe Escaut : pour amener les personnes à la gare de Saint Amand-les-eaux. Toujours saturé. Il faut donc entraîner des gens des villages à utiliser le covoiturage pour aller à la gare car ils n'ont pas forcément un bus pour le faire.

Atelier (11h – 12h30)
Transports collectifs et intermodalité

Intervention de Guillaume USTER, Chargé de recherche à l'IFSTTAR, membre « Mobilités » la mission RIFKIN.

Ce groupe « Mobilités » s'appuie sur 4 piliers :

- 1/ billettique intégrée
- 2/ pôles d'échanges
- 3/ information multimodale
- 4/ offre coordonnée

Intervention d'Anne MEYER, Directrice de Clientèles, Exploitation, Recherche à l'Union des Transports Publics (UTP)

L'UTP a signé une charte de l'intermodalité en 1994, l'intermodalité n'est donc pas un concept nouveau. Pour organiser l'intermodalité, il faut mobiliser les élus politiques pour coordonner les différents modes de transport et permettre ainsi de travailler sur ces 4 piliers.

G. USTER : il faut imaginer des autorités organisatrices de transport (AOT) avec des territoires qui se modifient en temps réel. L'utilisateur se déplace hors du bassin d'emploi. L' élu ne doit pas s'occuper uniquement de son territoire. Il faut remettre la personne au centre de ses besoins de mobilités : transports en commun, voiture, transports partagés. La voiture électrique ne peut pas résoudre les problèmes d'encombrement des routes.

Des études sociologiques sur les comportements montrent qu'il faut un capital mobilité (éducation).

Intervention de Véronique PICARD, Syndicat Mixte des Transports Collectifs de l'Oise

Nous avons créé un site Internet pour tous les modes de transport. Chaque élu regardait sur son propre territoire et il n'y avait aucune coordination. Mais il y a une prise de conscience grâce aux études de déplacement. 1/3 des actifs fait 30 km pour aller travailler. Les besoins de mobilité sont donc criants et nous sortons de nos frontières administratives puisque qu'un tiers des personnes se déplacent vers l'Île de France.

Nous avons donc mis en place une structure de gouvernance : le Syndicat Mixte des Transports de l'Oise qui regroupe le Conseil Régional de l'Oise, le Département, 3 agglomérations et 13 collectivités.

Mous avons créé le concept de mobilité courante. Il faut apporter aux habitants une mobilité courante à l'instar de l'eau.

Le SMT a permis

- une mutualisation les coûts
- une information multimodale
- une centrale de covoiturage
- une centrale téléphonique.

On a eu une vision globale pour mailler tout le territoire. L'Observatoire de la Mobilité nous a permis de travailler sur un Système Intégré des Services à la Mobilité (SISMO). C'est une information en temps réel sous forme de panneaux d'affichage, de Smartphone, de QR codes, de téléphone (N° Azur).

Nous avons opté pour un partenariat public privé pour ce SISMO car le travail est complexe et flexible.

Concernant le coût, nous payons un loyer au SMT de 3 M€ par an.

Réponse d'Anne MEYER, UTP

Pour l'Oise, le modèle était vierge c'est pour cela qu'il est une réussite. En effet, c'est plus compliqué à faire quand l'offre et la billettique existent déjà dans les grandes agglomérations. La tarification est décentralisée. C'est compliqué d'harmoniser les prix, les tarifications, les faire converger sur les critères d'attribution, etc.

Intervention de Bruno MAGNIER, Vice-président de la Communauté d'Agglomération de Saint-Omer, Maire de Saint-Omer

Nous n'avions pas de transports en commun jusqu'en 2005. En cause, une grosse industrie qui organisait le transport de ses salariés et qui refusait de payer le Versement Transport. Puis, nous avons mis en place 3 bus. Nous avons réalisé une étude de faisabilité d'accompagnement des usagers et on a élargit le périmètre et le nombre de bus. Grâce à un site « bougeco.com » mis à jour tous les matins, l'information est donc donnée en temps réel. Nous avons un pôle multimodal à St-Omer avec des informations en temps réel : SMS, Smartphone, réservation par téléphone mobile et bien la création du transport à la demande. Dans les milieux ruraux, on voit apparaître le « SEL », échanges d'un covoiturage contre un service.

Echanges avec la salle

- carte Pass Pass n'amène rien de plus, problème d'anonymat. Mauvais confort des TC.
- encore une génération pour changer les mentalités
- l'offre doit être connue sinon elle est difficile et pas lisible
- l'automobiliste ne paie qu'une toute petite partie du coût de son trajet : les routes sont subventionnées
- il faut coordonner l'offre et la complémentarité TER+TC
- il faut évoquer les expériences de la gratuité : ça fonctionne à l'étranger, c'est une réussite.

Véronique PICARD : La carte magnétique est indispensable pour calculer les recettes des différents titres de transport des différents exploitants.

Olivier RAZEMON (animateur) : et l'Open Data pour les données publiques ?

- l'évolution des comportements passe par la pédagogie mais pas seulement. On constate une rupture des comportements des habitants des zones urbaines avec une baisse récente de l'usage de la voiture sans doute à cause du prix du carburant.

Anne MEYER : à l'UTP nous sommes contre les transports gratuits. Des réseaux gratuits existent mais sont plutôt de petite taille. Sur les petites communes, Aubagne a mis en place le Versement Transport pour rendre gratuits les transports.

Camille THOME, Association des Département et Régions Cyclables : il ne faut pas comparer le prix de la voiture à celui des transports, les chiffres sont erronés. En milieu rural, le vélo peut offrir la possibilité de rabattement vers les pôles.

- le Conseil Général du Pas de Calais a fait le choix d'une tarification unique à 1 euro et la gratuité pour les scolaires pendant les vacances pour une utilisation optimale et aussi afin de minimiser le coût pour les usagers. Les déplacements en milieu rural représentent pour la moitié moins de 5 km, le vélo répond donc à ce service.

Véronique PICARD : nous avons mis sur notre site le réseau de pistes cyclables existant sur le Département. Pour l'open data, les données publiques sont consultables mais attention à la manière dont on les exploite et la traduction que l'on en fait.

Atelier (13h30 – 15h)
Modes actifs, éducation et sensibilisation

Intervention de Bertrand DEBOUDT, CETE Nord-Picardie

PDS et PDE, volets de développement de la marche à pied et du vélo

- 80 % des 1 600 PDS en France sont réalisés en primaire ou maternelle donc 20 % seulement en collège ou lycée
- Les PDE comprennent les volets d'organisation tels que le télétravail (900 dans la région)
- concernant le vélo, il s'agit d'un mode à part entière pour lequel il s'agit de développer un système : infrastructures, services, formation, d'expliquer les politiques publiques mises en place et de faire changer les mentalités.

Dans un PDE, il s'agit de contrer la représentation des non-cyclistes que le vélo est dangereux, par exemple avec des cours de « remise en selle ».

Concernant les PDS, entre 5 et 18 ans, la mobilité change de la marche majoritaire aux transports en commun, c'est un temps prépondérant de sensibilisation et d'information. Une incidence positive pourra être de favoriser la poursuite du trajet à vélo pour les parents.

Intervention de Sébastien TORRO-TOKODI, Centre de Ressource Régional en Ecomobilité

- travail sur le PDE : pédibus, vélobus, covoiturage
 - o à Lille : intégration dans le projet pédagogique
 - o enjeu de pollution de l'air : fermeture des rues de desserte à Halluin
 - o dans la métropole lilloise à Marcq (collège Lazaro) : action sur la voie d'accès au collège : mise en double sens cyclable.

Valoriser des bénéfices induits dans une formation en préparation proposée sous l'égide de l'ADEME et de la Région (exemple : ponctualité des élèves).

Intervention de Rébecca GUIGNARD, chargée de mission à la Communauté Urbaine de Dunkerque

- 750 agents en centre ville, 750 sur 24 sites périphériques
- 50 vélos mis à disposition, doublement des stationnements
- Stage de remise en selle, avec théorie et pratique : comment se positionner dans la circulation, cohabiter étant donné l'impossibilité de pistes cyclables séparées partout
- Cartes de bus professionnelles
- Facilité d'obtenir un billet de train
- Mise en pool et diminution du nombre de véhicules
- Avant 2010, 10 % des ordres de mission vers Lille en train, aujourd'hui 35 % (NDR : restent 65 % en voiture !)
- Dotation en vélos électriques
- Politique de la communauté d'agglomération de stationnement payant

Intervention d'Olivier LOURDEZ, Altermove, groupe MOBIVIA « solution de mobilité » (Norauto-Midas)

Le mix modal va évoluer, il faut se positionner sur un marché émergent, l'équilibre étant loin d'être atteint aujourd'hui (prise de recul par le fondateur Eric DERVILLE, stratégique et aussi citoyenne)

- donner une vitrine, donc une visibilité à de nouveaux moyens de transport
- provoquer le changement par un diagnostic mobilité, puis la proposition de solutions, donc créer les conditions pour que ça marche : accompagner la conduite du changement.

Echanges avec la salle

Victor SION, Droit'dVélo, Douai : le PDS était absent du PEG du Conseil Général du Nord.
Vinciane FABER, Conseillère Municipale de Lille déléguée au Vélo : accompagnement des enfants du Conseil Municipal d'Enfants par la création d'un jeu sur le code de la rue dans les écoles. Regrette la timidité des parents.

Paulo-Serge LOPES, Conseiller Régional délégué au Plan Vélo : trois volets sur le Plan Vélo Régional en gestation : tourisme, TER + vélo, lycées, avec enjeu d'animation et de remise en selle.

Olivier LOURDEL (en réponse à une question sur l'évaluation) : l'accompagnement des PDE est fondamental : exemple : comment dédramatiser le refus de covoiturage avec un collègue, comment faire respecter les horaires de sortie du travail, payer trois taxis par an par salarié si plus de covoitureurs tardifs...

Atelier (13h30 – 15h)
Nouvelles motorisations, nouveaux carburants

Intervention de Nicolas JEULAND, chef du département « Carburants - Lubrifiants – Emissions » de l'IFP Energies Nouvelles

La mutation énergétique se fait maintenant car finalement ce besoin de diversification est important pour préparer l'avenir. Pour des raisons environnementales, économiques et géopolitiques.

Nous devons aller vers l'énergie la plus efficace possible. Le pétrole était pratique pour aller vite et loin. Par quoi le remplacer ? Par tout un panel d'énergie : le biocarburant, l'électricité, le gaz, le vecteur énergétique hydrogène.

L'expérience du biocarburant a entraîné la déforestation...

On ne parle pas de biocarburants agricoles, mais alternatifs qui ont des critères de durabilité.

La réflexion amène au fait qu'on aura différents types de véhicules alimentés par différents carburants : aller chercher son pain est différent de descendre en vacances dans le sud de l'Espagne. Les modes de déplacement diffèrent.

Un critère fondamental à résoudre c'est le stockage massif de l'énergie. Notamment les énergies alternatives comme l'éolien, le solaire. L'hydrogène stockerait l'électricité de façon importante.

Intervention de Pierre TRAMI, responsable mobilité durable, GRDF

Le biométhane permet de valoriser des déchets qui deviennent des ressources. C'est une démarche d'économie circulaire. Il est produit localement et durablement.

310 projets sont en attente, des projets de territoire.

Les propriétés de ce carburant sont vertueuses : moins d'émissions de CO₂, diminution des monoxydes d'azote et absence d'émission de particules, on valorise les déchets, on développe de l'emploi. (biomethane.fr)

Le biométhane aujourd'hui sert sur 4 usages principaux : chauffage, eau chaude, cuisson cogénération pour produire de l'électricité et le 5^{me} usage nouveau : le carburant qui peut s'utiliser sur plusieurs types de véhicules. Exemple de la flotte lilloise de bus.

En France nous sommes en retard sur le sujet. GRDF essaie de montrer l'intérêt de ce carburant et espère construire une filière

Intervention de Laurence CUVILIER, directrice de l'action économique, agglomération Maubeuge-Val de Sambre

Pourquoi la propulsion des voitures à l'électricité ? L'agglomération de Maubeuge compte 105 000 habitants, 40 % des salariés travaillent dans l'industrie.

Le choix des véhicules électriques pour la flotte interne a été fait en 2010 pour les agents de l'agglomération : ils roulent environ 60 kms par jour. Il a fallu les accompagner, les former à l'écoconduite, lever les freins psychologique concernant les possibilités de recharge du véhicule...

Pour l'extension du système à tout le secteur, des questions se posent par rapport à la monétique, la gratuité des bornes (Une borne = 5 000 €, un système de carte bancaire c'est 1 500 €)

Le système ne fonctionnera que si les collectivités prennent les choses en main. Il faut que le véhicule électrique soit aussi simple d'accès que le thermique.

Le véhicule électrique peut être un second véhicule. On ne part pas en vacances avec. Il correspond à de nouveaux usages et comportements.

Philippe DEGOBERT, vice-président Pôle Energie 2020.

Le pôle énergie 2020 regroupe : entreprises, territoires, structures de recherche, école des mines, universités... pôle de recherche, écoentreprises CD2EE.

Il travaille sur la mobilité électrique, le vecteur hydrogène, l'éolien...

Au niveau formation il existe un master sur la mobilité des véhicules électriques

Le Nord – Pas de Calais est en avance en matière de formation sur ces thèmes. Les grands donneurs d'ordre sont venus à Lille nous chercher.

Echanges avec la salle

Jean-Raymond Wattiez, maire Saint-Hilaire-lez-Cambrai : est-on en retard sur le stockage de l'énergie ?

Réponse de Nicolas JEULAND : la France fait partie des précurseurs pour la pile à combustible. Elle a des avantages pas forcément pour un véhicule.

On a un problème de température de la pile, de stockage, de vieillissement de l'hydrogène.

PSA et Renault ne travaillent pas actuellement sur ce sujet. Les allemands le font.

Stéphane Baly, Virage Energies : Comment stocker l'éolien et le solaire photovoltaïque ? Notre réseau de gaz est incomparable à notre réseau électrique.

Réponse : la structure du réseau français a une échelle nationale, actuellement on préfère axer sur le local. Nous devons nous focaliser sur le « mixte énergétique ». Les solutions ne manquent pas, les idées de productions aussi. Nous sommes capables de produire, mais il faut produire de façon efficace économiquement. Peut-on aboutir industriellement ?

Le côté diversification est intéressant au niveau local : exemple de biocarburant produit avec des ressources locales.

Ont été évoqués également le problème des terres rares (métaux pas si rares mais polluants pour les chercher) et du lithium dans les batteries... le recyclage de tous les matériaux.

Renault n'utilise pas de terres rares pour ses moteurs, mais des machines à excitation bobinée. Le monopole sur ces matériaux est fait par la Chine qui porte peu d'attention aux pollutions engendrées.

Le piège est de croire qu'on va trouver une solution miracle. Nous avons un panel de solutions. Il faut les utiliser pour répondre aux différentes attentes des usagers.

Synthèse des ateliers

Transports collectifs et intermodalité (Olivier RAZEMON)

Guillaume USTER a défini l'intermodalité en disant qu'il y avait quatre leviers :

- 1/ l'information
- 2/ la billettique
- 3/ l'existence de pôles d'échanges
- 4/ la coordination de l'offre (le bus ne part à 16h00 quand le train arrive à 16h05).

L'obstacle au développement des transports en commun émane parfois des égos des élus. Le découpage territorial correspond de moins en moins au bassin de vie. Des obstacles existent aussi dans la coordination de l'offre.

Anne MEYER nous a précisé que 400 Autorités Organisatrices de Transport ont leur propre tarification, parfois avec des objectifs sociaux différents : des titres de transport payants ou gratuits. L'UTP explique que depuis 20 ans, elle promeut l'intermodalité sans réussir à convaincre les collectivités. Anne MEYER a également rappelé que les transports en commun n'étaient pas une « affaire » rentable.

Véronique PICARD nous a donné l'exemple du Syndicat Mixte de l'Oise. Il existe un site Internet unique qui permet d'avoir accès à l'ensemble des offres de transport et se renseigner sur leur disponibilité. Sur le site Oise-mobilité.fr, on y trouve différents modes : bus, train, covoiturage, plan des pistes cyclables, réseau routier. Ce site est alimenté par différents opérateurs et différentes collectivités, il a donc fallu fédérer l'ensemble des collectivités et des élus. Si cela a été possible, c'est parce que le Département est particulier : il est situé au Nord de l'Ile de France où une population importante va y travailler et parcourt beaucoup de kilomètres. Le Département compte également trois pôles urbains importants et une zone rurale. Ce système intégré n'est pas seulement une centrale visible sur Internet mais un système qui a créé des lignes nouvelles.

Bruno MAGNIER nous a présenté un système de transport ex-nihilo. Un gros employeur sur St Omer organisait le transport de ses salariés et ne refusait de payer le Versement Transport qui aurait permis de financer les transports publics sur le secteur. Depuis 2005, un service de bus a été créé et les audomarois se sont habitués à ce mode de transport.

Concernant le débat dans la salle, nous noterons la carte pass pass, l'open data, la complémentarité de l'offre.

Atelier Aménagement du territoire et nouveaux usages (Pierre WOLF)

L'aménagement du territoire, c'est comment faire pour rendre plus cohérent les déplacements pendulaires ?

Aménagement dans l'espace : question de l'étalement urbain et notamment certains maires qui délivrent des permis de construire pour des opérations immobilières de 5 habitants à l'hectare. Cela génère des déplacements de plus en plus longs et une asphyxie routière

Eviter la concurrence entre les territoires concernant les zones d'aménagement concerté, trouver une coordination pour que les choses se fassent de manière plus harmonieuse.

Aménager les temps pour éviter l'encombrement des réseaux, exemple du télétravail et études sur les gens qui le pratiquent et l'intérêt qu'ils y trouvent. C'est un déclencheur de multimodalité, exemple de l'espace de coworking.

La coordination des temps est nécessaire pour les écoles et les universités. Exemple : pas d'examen dans la première heure de la matinée pour éviter les signaux d'alarme lancés par les étudiants dans les transports.

Sur le covoiturage et l'autopartage, ça fonctionne sur les longs parcours. Alors comment faire pour les parcours plus courts (moins de 5 km) ? Ceci est valable pour les trajets domicile-travail en milieu urbain mais aussi en milieu rural. Comment faire sur les trajets courts quand il y a des problèmes de statut juridique. Exemple de deux arrêtés du Conseil d'Etat : on peut s'organiser individuellement pour covoiturer mais on ne peut pas s'installer à son compte en tant que covoitureur sous peine d'exercice illégal de transport de voyageurs.

Valoriser l'économie réalisée par les covoitureurs mais ça passe par un effort de communication.

Pour l'autopartage, Eric QUIQUET propose d'étendre les V'Lille sur quinze grandes gares de la région. Le V'Lille est une réussite et qui trouve un équilibre financier pour un investissement réduit.

Quant au rural, comme on se déplace pour le premier ou le dernier kilomètre ? Dans ce cas, le système d'autopartage est préféré ou d'autres initiatives telles que les taxis.

Atelier Modes actifs et sensibilisation (Pierre WOLF)

C'est une question d'infrastructure pour partie. Exemple du CRT de Lesquin où venir en vélo n'est pas le mode adapté. On y préférera le covoiturage selon l'étude dont les résultats vont être rendus d'ici peu.

On est dans un cercle vicieux : plus de place pour la voiture rend son utilisation plus facile et plus difficile de revenir en arrière. Exemple de la CUD : stationnement payant en bas du bâtiment, prise en charge des abonnements bus. Ils ont atteint 100 % d'abonnement en deux ans.

Absence de passage piétons, se déplacer devient un exercice compliqué.

Outre le problème d'infrastructures, il y a le problème de la perception, de la sensibilisation. Exemple : le cas des écoles avec l'ADAV et le Centre de Ressources Mobilité a montré que ça évolue rapidement. Un participant m'a indiqué l'absence de l'Education Nationale à ce colloque alors que la sensibilisation dans les écoles et collèges est primordiale pour l'apprentissage du vélo.

Beaucoup de questions sur le PDE. Exemple de la CUD : stages de « remise en selle » pour les non cyclistes qui estiment que le vélo est dangereux, circuits en ville (code de la route, contresens cyclables, savoir circuler).

Sur le débat, il y a un changement de paradigme. MOBIVIA a investi autour d'Altermove qui vend des matériels et des solutions pour promouvoir les modes doux.

Atelier Nouvelles motorisations, nouveaux carburants (Oliver RAZEMON)

Différentes sources d'énergie sont en train d'émerger. On se pose la question d'utiliser différents types de carburant ou d'énergie, influe sur les usages.

GRDF : le bio méthane peut constituer une énergie intéressante. L'intérêt est qu'il soit basé sur une économie locale. Déchet locaux, carburant utilisés localement.

Laurence Cuvilier (Maubeuge) : pour promouvoir la voiture électrique la communauté d'agglomération a décidé de s'équiper de 20 voitures de fonction, non sans difficultés. Réticences. Complicé de trouver des bornes ? L'ambition est de mailler le territoire de bornes recharge.

Philippe Degobert (recherche innovation) : Les filières de formation existent. Mobilité, stockage, région en pointe.

Nicolas Jaulant : les solutions ne manquent pas. Quelle est leur efficacité économique, écologique ? Avec un type de carburant nouveau il faut inventer, le maillage, les structures

Enfin dans les voitures on a 1,2 personne; **si on passait à 2 occupants cela permettrait de gagner 40 ans de technologie**

Conclusion **par Alain WACHEUX, vice-président Transports**

Il faut se poser les bonnes questions, déterminer les vrais besoins.

Mobilité : le terme de transport ne suffit plus ! Il s'agit de « vivre mobile », y compris dans la valeur sociale ajoutée.

La journée nous interrogeait sur « Quels modèles ? ». Il n'est pas sûr qu'on en ait ! Mais il existe des démarches partagées.

Il ne faut pas se tromper de futur, la prospective se traduit souvent par des erreurs...

Parmi les éléments de réponse :

Remise en cause a priori : transport public individuel
Comme vice-président, j'ai porté le Schéma régional des transports et des mobilités. Evolutions sociétales, qui valent pour les personnes et les marchandises.

Question des besoins de mobilité qui implique une réponse par des solutions modales. On décline des moyens, échelles, gestion des flux matériel, infrastructure qui ne sont pas le socle.

Question des usages : offrir des repères, à la bonne échelle le schéma

Question de l'aménagement du territoire : les différentes fonctions utiles, emploi, formation santé loisir, commerce, logement...

La politique de transport et de mobilité doit permettre de vérifier que c'est accessible pour tous.

La question se pose de la spécialisation des territoires, à travers la densification, la lutte contre l'étalement urbain, etc. L'enjeu premier de l'aménagement du territoire invite à placer le curseur en évitant la concentration des activités, car déploiement des déplacements pendulaires.

Stratégie et développement du télétravail valable pour une partie des emplois, du temps, des personnes.

Les habitants sont prêts à mettre de nouvelles couleurs à leur mobilité. Construire des solutions de façon partagée. Entre autorités organisatrice de transport avec le syndicat mixte, organisation multimodale, billettique (titre unique)

Exemple du covoiturage :

Ce n'est pas en remplaçant un véhicule thermique par un électrique que l'on va solutionner les problèmes. Quelle sera la part du mode routier ? La part du véhicule électrique ?

Utilité sociale, effet environnemental ou énergétique, économique

Dépend des échelles. Question de l'inventaire des besoins et de l'incitation à des usages qui évoluent.

Pour l'énergie, nous n'avons pas de réponse miraculeuse, mais le consensus est unanime : nous devons en consommer le moins possible. Rappel production et stockage de l'énergie. On peut avoir des choix locaux. Quels modèles ? Lignes de force : la mobilité se construit chez chacun.

Servir les choix de chacun et un peu de la liberté individuelle. Les choix de chacun se font à travers des services par des partenariats collectivités, chaînes de déplacement

Nouvelle donne ouvrir des possibles, pas peur de l'innovation ; créer de la valeur et de la qualité de vie, tout en gagnant du temps.

Ingrédient premier : l'aménagement du territoire. Schémas qui vont émerger. Difficile de les dessiner précisément aujourd'hui ; des repères s'imposeront.

Les choix doivent être les plus souples possibles, les solutions à apporter les plus robustes possibles.

Je suis ouvert sur les pistes à emprunter de façon commune, en coproduction avec tous les acteurs.

Remerciements.

FIN DU COLLOQUE