



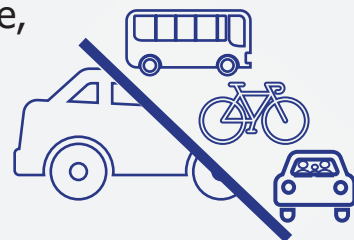
## 3/ Mobilité urbaine intelligente

### Notre proposition

## Accomplir la révolution du transport en ville

Poursuite du développement des transports collectifs en site propre, en synergie avec le vélo, encouragement du covoiturage, développement des réseaux de bus express dans le périurbain, limitation de l'étalement des villes.

Le but : diviser par deux le recours aux véhicules particuliers en ville et autour des villes.



### L'enjeu pour le climat

La modernisation des systèmes de transport urbain devrait permettre de **diviser par deux** les émissions annuelles de gaz à effet de serre de ce secteur, c'est-à-dire une diminution d'environ **170 millions de tonnes de CO<sub>2</sub>eq** en 2050, soit **près de 6% de la totalité des réductions d'émissions nécessaires pour respecter notre « budget carbone »\***.

### Les autres raisons de s'y mettre

#### Création d'emplois

Bien qu'il puisse y avoir des pertes d'emplois potentielles, liées à l'industrie automobile, des emplois supplémentaires dans le secteur des transports peuvent être générés dans les infrastructures de transport durable, y compris la construction, l'entretien et le fonctionnement des systèmes de transport public et les services liés au vélo.

#### Activité économique

Les services d'auto-partage en boucle et les opérateurs de transports collectifs seront avantagés. Une nette diminution de la mobilité urbaine se traduira par une baisse inévitable du volume des ventes de l'industrie automobile.

#### Environnement, santé & bien-être

**Amélioration rapide et très significative de la santé et la qualité de vie** des citoyens et périurbains.

\* Notre « budget carbone » : plafond d'émission de gaz à effet de serre visé en 2050, correspondant à une division par quatre des émissions de 1990 des pays membres de l'Union européenne.

## 3/ Mobilité urbaine intelligente

### Pourquoi ?

**Les transports urbains jouent un rôle majeur dans les émissions totales du transport** : au sein de l'Union européenne, environ **40% des gaz à effet de serre** du transport routier proviennent de la mobilité urbaine.

La congestion des réseaux routiers urbains a également un coût économique majeur : près de **100 milliards** d'euros annuels, soit **1% du PIB** de l'Union européenne.

### Comment ?

- **Augmenter l'offre en transports alternatifs** à la voiture particulière, notamment pour les déplacements domicile-travail, afin de créer un potentiel de substitution économiquement compétitif avec la voiture individuelle :
  - développer le réseau de Bus à Haut Niveau de Service, et de façon générale les transports publics en site propre répondant aux besoins des voyageurs
  - encourager l'auto-partage « en boucle »
  - covoiturage pour les trajets courts et la mobilité domicile-travail
  - développer un « système vélo » (infrastructures, services et véhicules)
- **Des mesures de réaffectation et de redistribution de l'usage de la voiture** doivent impérativement accompagner la nouvelle offre alternative qui, seule, ne motive jamais un report modal significatif :
  - réaffecter l'espace alloué à la voiture particulière selon des critères de qualité de vie et d'efficacité
  - réaffecter les espaces de stationnement
- **Lutter contre l'étalement urbain, et favoriser la densification des villes**

### Combien ça coûte ?

Le coût estimé des mesures proposées est de **750 à 1050 Mds €**.

### Qui paye ?

- L'investissement total sera partagé entre différents fonds européens, fonds nationaux, acteurs privés (constructeurs automobiles, grands groupes industriels, acteurs de l'immobilier, etc.) et les voyageurs.
- Les nouveaux revenus générés par l'augmentation des prix de la route et/ou du stationnement pourraient être investis dans de meilleurs services de transport en commun.