**Feuille de route 2022 des travaux**

**du Comité Scientifique France Mobilités**

Le travail du comité scientifique de France Mobilités pour 2021 s’articulera autour de 3 aspects :

* Les déterminants non monétaires de la demande de transports collectifs
* L’actualisation de la caractérisation des mobilités post-COVID
* L’analyse des liens transport-urbanisme

**Les déterminants non monétaires de la demande de transports collectifs**

Le rapport du groupe sur le modèle économique des transports collectifs sous l’égide de Philippe Duron pose que ce modèle économique doit inviter à rechercher de nouveaux usagers, les exigences du développement durable impliquant de les prendre à la voiture plus qu’aux modes actifs.

Les préférences dans les modes de transport sont généralement analysées en termes de comparaison des coûts généralités de transport, incluant le prix monétaire, le temps complet de transport, mais aussi un terme présentant la manière dont ce temps de transport est ressenti. Ce terme tient compte des ruptures de charge, de la fréquence de la desserte, du nombre de correspondance… Ces dimensions qualitatives des déplacements dans les transports publics sont de plus en plus présentées comme des facteurs altérant le bien-être des voyageurs et méritent des travaux spécifiques permettant de préciser ce terme et son influence sur le coût généralisé de transport. Il semblerait ainsi que le coût généralisé d’utilisation du métro augmente avec le nombre de passagers, avant même que le réseau ait atteint sa saturation. En considérant que les voyageurs valorisent le confort de leurs déplacements – le confort étant compris comme l’espace disponible dans les trains – on comprend ainsi qu’une externalité de congestion vient accroître la pénibilité du temps de transport. Une densité de passagers dans les trains trop importante implique en effet que de nombreuses personnes ne puissent s’asseoir et/ou subissent, parfois physiquement, la proximité d’autrui. L’encombrement augmente alors le stress des voyageurs, les risques de vols, les nuisances sonores ou olfactives, et empêche une utilisation polychronique du temps de transport (Li (2003), Cox et al. (2006), Wener et al. (2005), Evans and Wener (2007)).

Le travail du conseil scientifique s’attachera à préciser les éléments de la qualité de service dans les transports collectifs et leur influence sur le coût généralisé de transport et le report modal. Des recommandations seront ainsi formulées à l’usage des opérateurs de transport.

**Les mobilités post COVID**

La crise sanitaire a fait évoluer les pratiques de mobilité, tant pour les personnes que pour les biens. Au-delà des ajustements conjoncturels à la situation (mises en œuvre de stratégies individuelles pour se conformer, ou non, aux restrictions sanitaires, ajustement des comportementaux modaux pour limiter les risques de contamination), il s’agira d’analyser les évolutions structurelles qui peuvent impacter la mobilité, c’est-à-dire d’identifier ou de confirmer des tendances de long terme susceptibles de perdurer au-delà de la pandémie pour redessiner le monde de la mobilité.

Un premier travail a été engagé en 2021, faisant état de directions claires, mais aussi de sources d’incertitude :

Une première incertitude majeure est constituée par les choix de localisation des agents économiques, qui porteront pour une part des effets irréversibles en matière d’aménagement du territoire. La pérennité comme l’ampleur de cette tendance appellera toutefois des analyses complémentaires.

Une deuxième incertitude forte est constituée par les stratégies immobilières des employeurs ouvrant droit au télétravail à certains de leurs salariés.

Le travail du conseil scientifique s’attachera en 2022 à analyser les évolutions dans les mobilités afin notamment de déterminer si les tendances esquissées en 2021 se confirment (effet cliquet du télétravail, développement de l’usage du vélo) et les mutations observées dans les choix de localisation et le stratégies immobilières des acteurs.

**Les liens transport/urbanisme-aménagement : état des lieux**

Le rapport du groupe sur le modèle économique des transports collectifs sous l’égide de Philippe Duron recommande aux collectivités en charge de l’urbanisme et de
l’aménagement du territoire (dont les régions, en charge des SRADDET) de favoriser la
production et la rénovation de logements de qualité à proximité des gares.

Cette recommandation insiste à nouveau sur la nécessaire coordination entre transports et urbanisme pour la mise en œuvre d’un développement urbain durable. Les questions de mobilité urbaines et du rapport entre ville et transport suscitent toutefois depuis toujours d’importantes controverses.

Par ailleurs, si l’idée n’est pas nouvelle, les objectifs politiques qui la sous-tendent ont cependant beaucoup évolué au cours du temps. On est ainsi passé d’une conception dominante de l’aménagement urbain marquée par l’hégémonie de la circulation automobile à une nouvelle vision où ce sont les valeurs de partage de la voirie, d’apaisement des circulations qui s’imposent dans la conception ou la requalification des voies de circulation urbaines (WACHTER, 2003).

Enfin, les objectifs, les moyens et les modalités de mise en œuvre de cette coordination sont assez peu discutés.

Le travail du conseil scientifique interrogera la manière dont les acteurs publics en charge des transports et de la planification urbaine ont traduit en actes les préconisations visant une meilleure articulation des deux champs sectoriels. La comparaison entre les pays d’Europe fournira des éléments intéressants. Il s’agira ici de dresser un état des actions menées, des modalités de leur conception et de leur influence.