



# SYNTHÈSE DU FORUM PROSPECTIF DU 28 NOVEMBRE 2019

# Préambule

Au jour le jour, la Région tente de répondre aux défis et aux urgences actuels : urgence à répondre aux besoins des usagers en matière d'offre de transport du quotidien, urgence sanitaire face à la dégradation de la qualité de l'air, défi à résoudre la congestion qui pèse sur le développement économique et l'attractivité régionale, urgence à traduire dans la "COP d'avance" des ambitions en matière de neutralité carbone à 2050 dans les transports. Pour autant, les actions du quotidien ne doivent pas empêcher la réflexion et la vision de long terme, la prise de recul nécessaire pour envisager et penser le futur, commencer à anticiper des sujets qui sont à traiter aujourd'hui car ils seront capitaux demain. C'est dans ce contexte que s'inscrit la démarche prospective conduite par la Région. Nous proposons de vous poser, de lâcher prise, de partager collectivement des expertises et des anticipations, de faire germer des idées sur une mobilité du futur responsable et crédible pour les 20-30 ans à venir afin que ces idées viennent éclairer la décision politique.

Ce forum présente 5 scénarios possibles des transports et des mobilités en Région SUD aux horizons 2030 et 2050. 5 scénarios qui ont l'ambition de nous faire prendre conscience d'enjeux sociaux et environnementaux et réagir pour agir. Il est de la responsabilité de tous : société civile, collectivités, monde économique, monde associatif de préparer ensemble un avenir meilleur.

Philippe Tabarot,  
*Vice-Président Transports, intermodalité  
et déplacements, Région Sud*

# Sommaire

## LES ÉTAPES CLÉS DE LA DÉMARCHE

05

### OBJECTIFS & MÉTHODOLOGIE

06

### SCÉNARIO PROXIMITÉ / SCÉNARIO BUSINESS AS USUAL

08

### SCÉNARIO RÉSILIENCES / SCÉNARIO BAS CARBONE

12

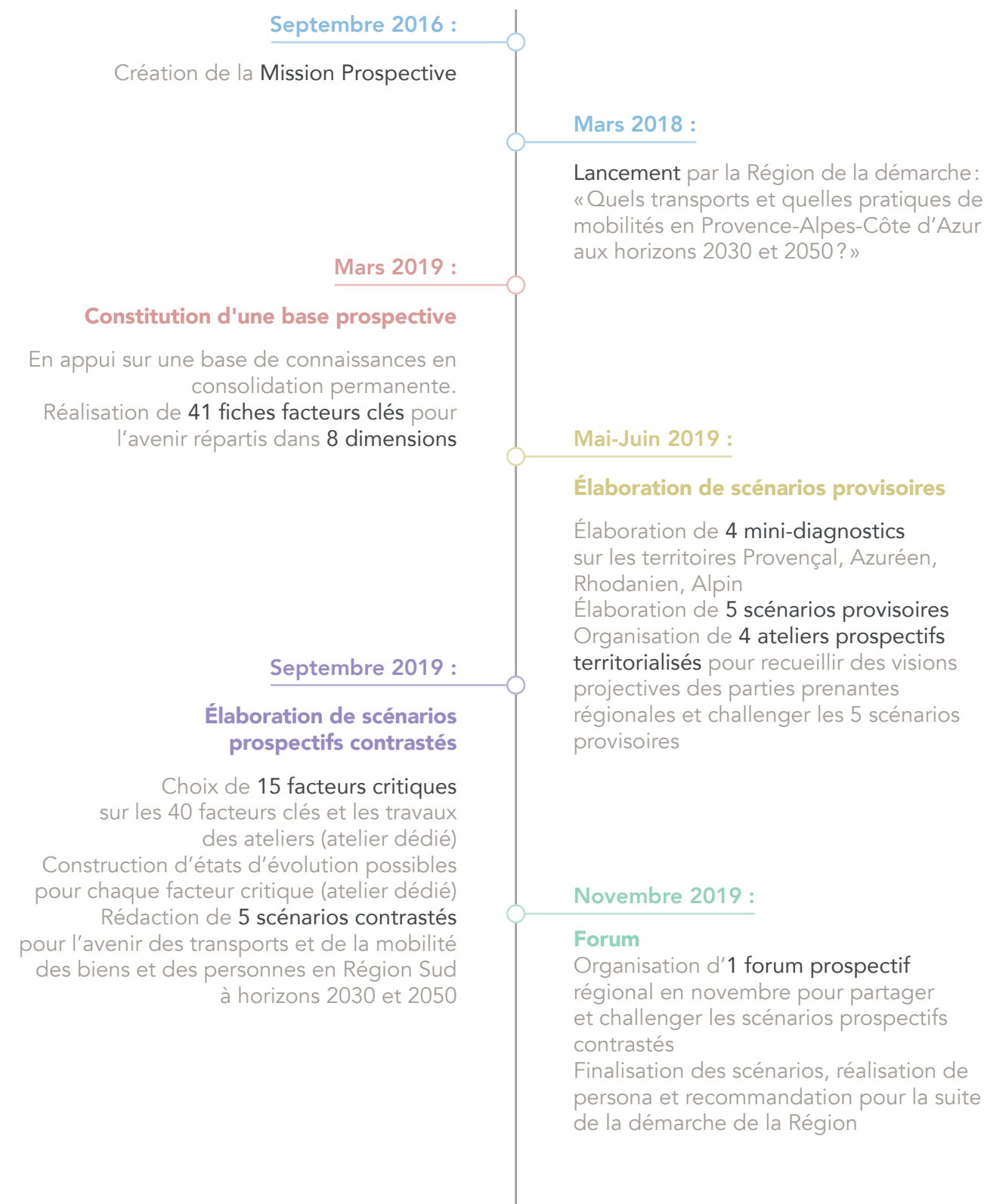
### SCÉNARIO SMART TERRITOIRES

16

### LES 14 ENJEUX CLÉS

18

## Les étapes-clés de la démarche



# Objectifs & Méthodologie

## Objectifs

Conduite en 2019 par la Région SUD Provence-Alpes-Côte d’Azur et ses partenaires, la démarche prospective a pour objectif d’anticiper et de s’adapter aux évolutions sensibles des mobilités et des transports. Ces derniers connaissent des bouleversements majeurs depuis deux décennies. Ils sont fortement touchés par les technologies, le numérique, le développement durable, les évolutions des comportements et des modes de vie.

La prospective n’est pas une science prédictive, car le futur n’est jamais déterminé. Elle aide à se projeter, à construire une vision multiple et rigoureuse de l’avenir pour mieux servir l’action. Face à l’incertitude des futurs possibles et à la complexité croissante des écosystèmes auxquels doivent répondre les politiques territoriales, il est essentiel pour les décideurs publics de partager avec toutes les parties prenantes une vision d’avenir. En s’engageant dans cette démarche, la Région s’est donnée une formidable opportunité d’agir au présent pour construire un futur souhaitable pour tous.

## Méthodologie

La démarche a mobilisé près de 500 participants, acteurs-clés des sphères publique et privée, pour co-construire 5 scénarios du futur. Ils ont été sollicités dans le cadre de 7 ateliers, de 2 sondages dont un adressé spécifiquement à des jeunes et enfin d’un forum stratégique.

Les scénarios s’appuient sur la constitution d’une base documentaire de connaissance constituée de 40 thématiques appelées facteurs-clés et de la sélection de 15 d’entre eux conditionnant plus fortement les mobilités des biens et des services, à 2050, en région Sud. Ces scénarios sont exploratoires, ils présentent 5 orientations avec des visions contrastées face aux défis à relever.

### 15 facteurs critiques

|                                                                           |                                           |                                               |                                                               |                                                |
|---------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|-----------------------------------------------|---------------------------------------------------------------|------------------------------------------------|
| Dynamique de population                                                   | Jeunesse                                  | Politiques environnementales                  | Politiques d’aménagement du territoire                        | Nouveaux modèles économiques                   |
| Transport de marchandises / e-commerce                                    | Politique de transport                    | Écosystème des transports et de la mobilité   | Capacité de financement et d’investissement des collectivités | Déploiement de nouvelles filières énergétiques |
| Politique d’innovation numérique et d’aménagement numérique du territoire | Développement des technologies numériques | Rapport à la mobilité, appétences des usagers | Pratiques de consommation                                     | Inégalités sociales et territoriales           |

### 5 scénarios contrastés

|             |                   |           |             |                   |
|-------------|-------------------|-----------|-------------|-------------------|
| RÉSILIENCES | BUSINESS AS USUAL | PROXIMITÉ | BAS CARBONE | SMART TERRITOIRES |
|-------------|-------------------|-----------|-------------|-------------------|

# Scénario 1

## Proximité

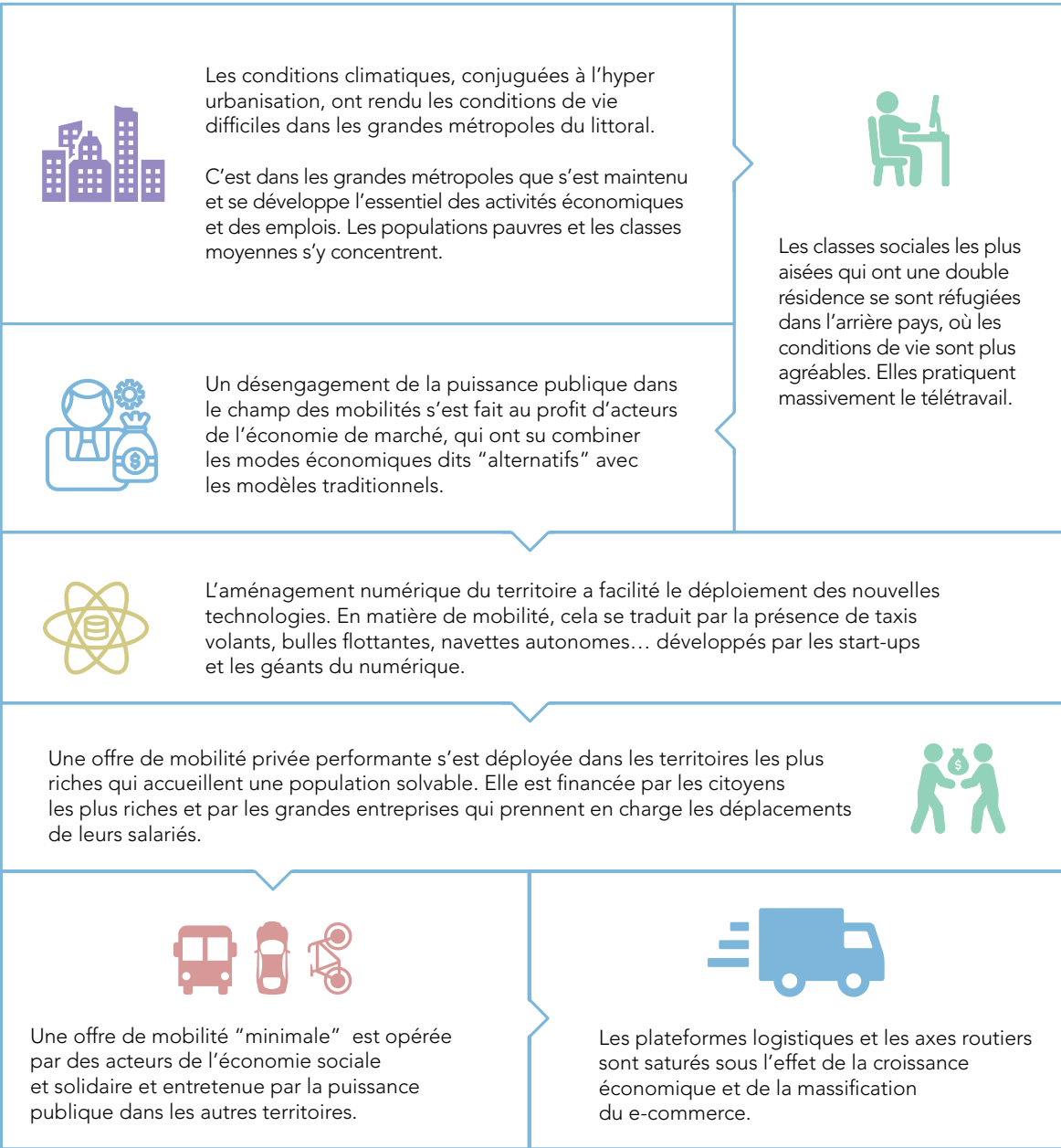
En 2050, les habitants et acteurs économiques du territoire ont évolué vers un système sociétal plus vertueux, en vue d'une mobilité plus durable, où les déplacements de courte distance ainsi que la démobilité deviennent majoritaires. Un réel changement de mentalité s'est opéré, les citoyens souhaitent une vie plus apaisée et résiliente.



# Scénario 2

## Business as usual

En 2050, la recherche de croissance économique est au cœur des préoccupations et guide l'action publique, qui a décidé de laisser un maximum de marge de manœuvre aux entreprises parce qu'elles leur semblent être les plus compétentes pour répondre à cette injonction du "toujours plus".



# Scénarios 1 & 2

## Regards d'experts



**Bruno Marzloff**  
*Sociologue*  
Fondateur de Chronos

Dans ces deux scénarios, la question de la géographie au travers des migrations, de l'affectation des populations dans les territoires et de leur organisation, est déterminante. De même, la question de l'inflation des mobilités est présente et importante et rappelle le déterminisme ancien de la suprématie de la mobilité automobile qui a façonné le territoire et la ville. Alors que dans le scénario Business, la gouvernance et le jeu d'acteurs en place ne permettent pas de contrarier l'inflation structurelle des mobilités, dans le scénario Proximité on réussit à recueillir pleinement les bénéfices de la réduction des mobilités et des trafics.



**Laurent Livolsi**  
CRET-LOG  
Aix-Marseille-Université

Le scénario Proximité porte une réflexion sur l'aménagement du territoire et le cadre de vie mais présente le risque d'un développement autocentré, d'un repli économique qui ne prendrait pas en compte le contexte et les flux mondiaux. Le scénario Business s'inscrit davantage dans la réalité économique, mais a des externalités négatives à corriger. Le futur souhaitable consisterait à concilier des enjeux d'aménagement du territoire, de cadre de vie, et de compétitivité économique régionale, en tenant compte d'une responsabilité nationale car la région Sud est une région « frontière » avec un vrai poids et un potentiel économique qui dépasse le seul périmètre local.



**Thierry Taton**  
Institut Méditerranéen de Biodiversité et d'Écologie marine et continentale  
Aix-Marseille-Université

Ces deux scénarios ont en commun l'innovation: innovation intellectuelle, voire spirituelle dans le scénario Proximité, innovation technologique dans le scénario Business. La dimension environnementale des deux scénarios se limite à l'idée que seule la technologie va nous permettre de sortir de l'épuisement des ressources naturelles, ce qui reste un leurre. La technologie peut seulement nous accompagner dans une transition qui ne doit pas être qu'écologique mais également, sociale, intellectuelle, globale, permettant d'envisager d'autres modèles. Il faut mettre l'humain au cœur des dispositifs.



© Région Sud / Van der Stegen Anne



AVENIR DE LA MOBILITÉ DES TRANSPORTS EN RÉGION SUD

© Région Sud / DR



**Julien Langlet**  
Directeur général adjoint Transports Mobilité et Grands Équipements  
Région Sud

Ces deux scénarios induisent une transformation inéluctable de notre modèle actuel de transports. Dans le scénario Business, le modèle actuel de financement des transports publics n'est plus tenable avec les conséquences suivantes: d'une part un transport performant, organisé par des grands acteurs privés pour des usagers solvables, de l'autre une puissance publique qui se retrouve en difficultés. Certains signaux faibles permettent de penser que ce scénario n'est pas exclu. Le scénario Proximité renvoie à une aspiration de plus en plus répandue: celle d'un retour aux racines, que ce soit en matière d'habitat, de transport ou de consommation.



**Maxime Tommasini**  
Conseiller régional,  
Président de la Commission Transport et ports  
Région Sud

Dans le scénario Business, les aides de l'État se raréfient et le privé prend le dessus, la fracture territoriale et sociale se renforcent. Il ne faut pas créer des zones de relégation sans offre et il est nécessaire d'articuler les politiques publiques de transports des collectivités avec les initiatives privées. Le scénario Proximité nous propose pour 2050 un autre modèle, celui d'un renforcement d'un tissu de villes denses favorisant un développement local et permettant de limiter les déplacements. Ce scénario vertueux, aux impacts moindres sur l'environnement et les déplacements, sera possible grâce aux innovations technologiques mais également au changement indispensable des mentalités.

# Scénario 3

## Résiliances

Faire face aux crises sociales et environnementales

En 2050, dans un contexte de crises multiples marqué par les inégalités sociales, exacerbées par la crise climatique, une nouvelle génération d'hommes et de femmes a entrepris de mener des politiques volontaristes pour faire face aux situations d'urgence. La résilience et la solidarité sont les deux principes directeurs des politiques menées.

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                             |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  <p>Les migrants ont afflué et continuent d'affluer en masse sur le littoral méditerranéen, chassés de leurs pays par des phénomènes climatiques violents, des guerres et des famines.</p>                                                                                     |  <p>Les ménages ont été contraints d'adopter des modes de consommation plus frugale. De nouvelles pratiques s'imposent comme le troc et le réemploi.</p> |
|  <p>De nombreux ménages ont vu leurs conditions de vie se dégrader de façon significative et vivent dans la précarité, sous l'effet conjugué de la hausse du prix des énergies fossiles et de la détérioration de l'activité économique.</p>                                 |                                                                                                                                                                                                                                             |
| <p>La région a fait le choix de miser sur le développement de filières énergétiques locales (biomasse, éolien, solaire photovoltaïque, éolien offshore, hydrogène, biogaz) afin d'assurer un approvisionnement énergétique décarboné, plus fiable et résilient.</p>        |                                                                                                                                                                                                                                             |
| <p>La puissance publique a consenti d'importants investissements sur le ferroviaire et l'intermodalité pour fluidifier les déplacements en particulier sur la bande littorale la plus dense.</p>                                                                             |                                                                                                                                                                                                                                             |
| <p>Des services de mobilité inclusifs se sont développés, du fait d'initiatives privés ou du fait de collectifs de citoyens dans les territoires ruraux. Parallèlement, on assiste au déploiement de la couverture numérique et au développement d'activités locales.</p>  |                                                                                                                                                                                                                                             |
| <p>Un réseau de hubs multi-services connectés permet de limiter les déplacements automobiles et d'accompagner la démobilité.</p>                                                                                                                                             |                                                                                                                                                                                                                                             |
|  <p>Une logistique plus agile sur les courtes distances a été mise au point, en incorporant avec modération certaines solutions technologiques (drones et véhicules autonomes).</p>                                                                                          |  <p>La mobilité des personnes et des biens se veut plus sobre et low-tech face à la crise climatique et environnementale.</p>                            |

# Scénario 4

## Bas carbone

Grâce à des politiques très volontaristes engagées dès 2020, l'objectif d'une région neutre en carbone a été atteint en 2050. Les inégalités sociales et territoriales se sont fortement réduites. Une mobilité plus vertueuse a été imposée par la puissance publique et souhaitée par la population.

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  <p>Un déplacement démographique de la côte vers l'intérieur des terres s'est opéré, résultat de la dégradation des conditions climatiques.</p>                                                                                                                |  <p>Afin d'accélérer la transition énergétique, la région a fait le choix de miser sur le développement de filières énergétiques renouvelables locales et le développement des réseaux intelligents (pour une gestion plus fine de l'énergie).</p> |
| <p>Les territoires alpins et ruraux ont retrouvé une certaine attractivité, y compris auprès des jeunes qui y réimplantent des activités.</p>                                                                                                                                                                                                      | <p>Les collectivités passent entre elles des accords de réciprocité en fonction des potentiels de production énergétique de chaque territoire.</p>                                                                                                                                                                                     |
| <p>Des pratiques de consommation responsables et respectueuses de l'environnement ont été adoptées massivement grâce à un éveil des consciences et des exonérations de taxes sur les produits durables et locaux.</p>                                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| <p>Une mobilité vertueuse s'est imposée sous l'effet des contraintes et incitations politiques : restriction de la circulation automobile, taxation des modes de transport les plus polluants, promotion des modes alternatifs, péage inversé, nudges...</p>  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|  <p>Des mutualisations, optimisations et des alternatives énergétiques (notamment hydrogène et électrique) ont été développées au service d'une mobilité et d'une logistique moins polluantes.</p>                                                            |  <p>Avec le développement des circuits de proximité, le transport de marchandises s'est réorganisé sur de courtes distances.</p>                                                                                                                  |
| <p>La réduction de la place de la voiture en ville profite à des activités sociales (espaces publics, lieux de rencontre) et économiques (agriculture urbaine, logistique urbaine).</p>                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |

# Scénarios 3 & 4

## Regards d'experts



**Didier Josselin**

*Directeur de recherche au CNRS, Directeur de l'Unité Mixte de Recherche ESPACE de Géographie Quantitative en région Sud*

Le partage est le point saillant de ces deux scénarios. Dans le scénario Bas carbone, le partage du transport est à optimiser en termes de maillage et de remplissage, de rapprochement de l'emploi des lieux d'habitat grâce notamment aux sites de coworking. Dans le scénario Résilience, le partage se traduit dans l'économie circulaire, la consommation locale grâce à un usage optimisé et mutualisé des ressources. Il faut tendre vers le scénario Bas carbone. Il s'impose à nous pour atteindre -75% d'émissions en 2075, -40% en 2030.



**Jean-Baptiste Chabert**

*Directeur adjoint  
Connaissance territoriale  
et Information  
géographique  
Région Sud*

Dans ces scénarios, trois types de rationalités manquent et sont à questionner pour en expliquer les cheminements:

- 1/ la rationalité économique et la question des groupes d'intérêts (que devient le lobby du nucléaire? Comment passe-t-on d'un scénario d'une production d'énergie centralisée à une production décentralisée?),
- 2/ la rationalité étatique: qui redonne la main à l'échelon régional, sans indiquer clairement comment l'État se réforme et se repositionne,
- 3/ la rationalité européenne et internationale (que devient le capitalisme? Comment bascule-t-on d'un modèle économique néo libéral hégémonique à un autre modèle économique?)



**Édouard Ballois**

*Directeur d'Études  
Interface Transport*

L'accélération et l'accroissement des flux logistiques que l'on connaît aujourd'hui, avec une part hégémonique de la route dans les échanges, ne sont pas très en faveur de ces deux scénarios. L'accroissement des achats dématérialisés des ménages donnent lieu à de plus en plus de flux physiques, des livraisons de plus en plus rapides avec des conséquences environnementales et sociales fortes. Pour répondre aux enjeux de ces deux scénarios, deux préalables s'imposent dans les années à venir: un ralentissement des flux logistiques avec une logistique plus locale; une meilleure prise en compte des besoins de l'immobilier logistique dans les politiques d'aménagement et d'urbanisme.



**Louis Biscarrat**

*Conseiller régional, Membre de la Commission Transport et ports  
Région Sud*

L'objectif imposé par le SRADDET de réduction de la consommation foncière va impacter les formes de l'habitat, la place de la voiture et cela doit se préparer dans le cadre des SCOT. Les évolutions à venir induisent de nouveaux besoins de transports collectifs et de transports propres. Les priorités à conduire dans ce domaine sont: le développement du ferroutage, de la mobilité électrique et hydrogène, et du vélo, devenu en quelques années un mode alternatif à l'automobile crédible pour des déplacements courte distance.



**Alain Dumort**

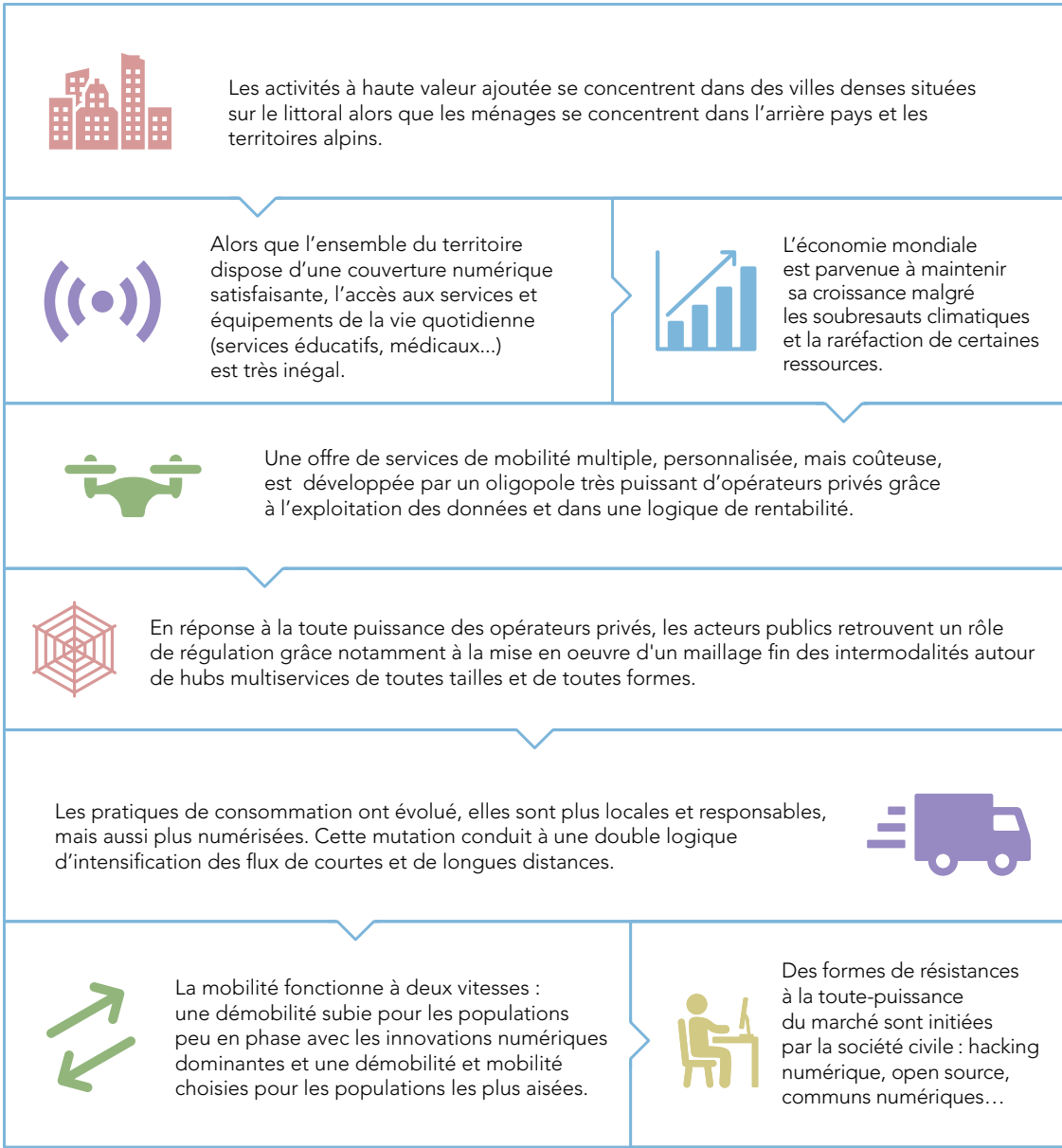
*Chef de la Représentation de la Commission européenne  
à Marseille et dirigeant du pôle « Collectivités territoriales »  
de l'Union européenne en France*

Plusieurs paramètres d'instabilité sont à intégrer dans ces scénarios prospectifs: l'imprévisibilité de l'environnement international, comme nous l'a enseigné l'histoire des 30 dernières années, car la région Sud n'est pas une île coupée du monde; la tendance à la surévaluation du potentiel technologique et la sous-estimation de la portée socio-économique des innovations technologiques; l'absence de fatalité historique et l'importance fondamentale du déterminisme politique et des mouvements citoyens; les forces motrices du changement impulsées par le marché et la concurrence.

# Scénario 5

## Smart Territoires

Les nouvelles technologies et le numérique se sont imposés dans la vie quotidienne et la fabrique territoriale. Suite à l'abandon par la puissance publique de ses prérogatives, les entreprises du numérique ont déployé de nombreux services automatisés sans se soucier du décrochage de certaines populations.



# Scénario 5

## Avis d'experts



Renaud Francou  
*Prospectiviste sur les transformations numériques*

La vision de départ de ce scénario est celle, assez négative, d'un smart territoire se développant sous la contrainte et producteur d'inégalités sociales et territoriales (mobilités à plusieurs vitesses, uberisation des nouveaux systèmes économiques) qu'un retournement de situation, spécifique au territoire, va rendre plus souhaitable grâce au retour d'une politique volontariste publique face aux GAFAM. En s'appuyant sur les capacités d'innovation de la société civile, l'acteur public reconstruit des infrastructures partagées, des communs.



Jérémie Almosni  
*Chef du service Transport et Mobilité  
ADEME Provence-Alpes-Côte d'Azur*

Le numérique sera un accélérateur de la transition écologique mais dont il faut éviter les effets rebonds. Cela dépendra du positionnement de la puissance publique (locale et nationale) aux côtés des acteurs privés et de sa capacité de régulation sur des sujets comme la gouvernance de la donnée vis-à-vis des GAFAM : la donnée doit-elle être un « bien public » à destination des Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) pour qu'elles puissent actionner au mieux les services et répondre à la demande ? Comment accompagner l'émergence des nouveaux services de mobilité tout en évitant la désorganisation de l'espace et la cohabitation difficile entre les différents modes ?



Bruno Carballa  
*Docteur en économie  
Cabinet Chronos*

Ce scénario assez sombre s'avère être le fait du retrait de l'acteur public par rapport aux infrastructures : infrastructures physiques (routes, ferroviaire) et numériques (données, logiciels et plateformes qui permettent de coordonner les offres de mobilités). Ce scénario doit nous alerter aujourd'hui sur les risques liés à une gouvernance de la data laissée à ceux qui sauront le mieux capter les données. Comment positionner l'acteur public sur les communs numériques ? Comment pourrait-il entretenir le partage et la production de données de mobilité, inciter tous les acteurs à créer un écosystème de données ouvert à tous ?



Catherine Roubeuf  
*Conseillère régionale,  
Vice-Présidente  
de la Commission Transports  
et Ports Région Sud*

Le rôle de la Région est de poursuivre sa politique de continuité territoriale sous la forme d'un maillage fin des intermodalités, et également de tisser les liens sociaux et économiques. Sur ce point, les gares restent un symbole fort de connexion entre les territoires, d'interconnexion entre les différents modes, des lieux centraux d'échanges et de liens sociaux. Elles sont fortement valorisées dans la stratégie régionale des gares et des Pôles d'Échanges Multimodaux, comme des hubs pouvant offrir tous les services de mobilités locaux, des activités économiques, des services publics/privés, des lieux de vie sociale.

# Les 14 enjeux clés

Quelle mobilité des biens et des personnes à horizon 2030 et 2050 en région Sud ?

Quels sont pour la Région les leviers de transformation de la mobilité des biens et des personnes ? Quelles sont les perspectives d'actions concrètes sur lesquelles les décideurs publics vont devoir statuer et élaborer des plans d'actions ?

Les enjeux présentés ci-dessous sont issus des 30 questions clés extraites des 5 scénarios et débattues lors de l'après-midi du Forum organisé par la Région le 28 novembre. Ces enjeux sont le résultat d'un travail de sélection et de synthèse des échanges qui ont eu lieu.



## Nouvelles technologies

### 1. Accompagner la transition énergétique des véhicules et des transports

Quelle organisation territoriale faut-il mettre en œuvre pour des infrastructures de carburants alternatifs ? Quelle place pour le bio-GNV dans le système de mobilité des biens et des personnes ?

- Maîtrise par la Région de foncier dans le périurbain pour y déployer des infrastructures vertes (stations H2, GNV, aires de covoiturage, champs PV, etc.).
- Déploiement d'un plan d'action multiénergies sur les territoires en fonction de leurs contraintes et capacités de production : électrification à quai des navires, électrification de routes, production de bioGNV grâce à des ressources locales, etc.

### 2. Utiliser la technologie au service des transitions

Face à la crise climatique, environnementale et sociale, quels leviers pour une mobilité plus sobre et low-tech ? Quelles avancées technologiques futures peuvent contribuer au système de "smart mobilité" à moindre coût ?

- Mise en avant par la puissance publique du message indiquant que les avancées technologiques seules ne permettront pas de répondre à l'urgence écologique, et qu'il s'agit avant tout de favoriser les modes de déplacement les moins impactants pour la planète.
- Utilisation des avancées technologiques pour optimiser au maximum les infrastructures et les services existants.
- Mutualisation des logiciels et des technologies pour garantir une interopérabilité.

## Changements de comportement

### 3. Diminuer les déplacements

Quelles opportunités pour réduire les mobilités contraintes sans impacter les mobilités choisies ? Quelle serait la dynamique sociale qui permettrait de réduire drastiquement les déplacements du quotidien ?

- Positionnement légitime de la Région en chef d'orchestre pour faire travailler ensemble tous les secteurs qui ont un impact sur les mobilités et pour mener une réflexion d'ensemble : logement, emploi, développement économique, aménagement du territoire...
- Invention d'un nouveau modèle désirable autour de la baisse des mobilités, dont le numérique dans un usage raisonné peut être un des supports.

- Diminution des contraintes qui pèsent sur une vie "sédentaire" grâce au déploiement de la mobilité inversée : e-service/e-commerce et services/commerces itinérants lorsque l'implantation de service et commerce n'est pas possible.

### 4. Encourager les mobilités partagées

Quels seraient les leviers satisfaisants à actionner pour en finir avec l'autosolisme ?

- Intervention sur les infrastructures – voies routières et parking – pour donner la priorité aux véhicules partagés.
- Mise en place d'un système de contraintes pour les usages individuels des voitures.

## Aménagement du territoire et urbanisme

### 5. Apaiser les espaces publics

**Comment des espaces libérés de l'automobile pourraient être attribués à d'autres usages et devenir des lieux d'apaisement ?**

- Libération des voies de circulation grâce à la baisse du trafic automobile : réaffectation de ces voies pour les modes doux (vélos et marche) en priorité, ainsi que pour les transports collectifs.
- Libération des espaces de stationnement : réaffectation de ces espaces en hubs de mobilité, ou en lieu de sociabilité (jardins, places, etc.) ou de dé-bétonisation pour s'adapter aux effets climatiques extrêmes (chaleur, inondation). Ce sont des lieux privilégiés pour tester de nouveaux aménagements et de nouveaux usages en faisant participer activement la population dans leur définition et aménagement, qui peuvent être temporaires dans un premier temps.

### 6. Relier les territoires

**Dans le cadre d'un espace régional réorganisé autour d'un archipel de pôles urbains, quelles innovations pour l'offre de mobilités ?**

- Création des "territoires des courtes distances" à l'intérieur des quartiers des pôles urbains en y développant les services de proximité et les commerces, en travaillant sur la logistique du dernier kilomètre, et en restreignant l'entrée en voiture au profit des modes actifs et des Transports Collectifs (TC).
- Lien entre les pôles urbains assuré par une offre de TC efficace (bus à haut niveau de service circulant sur des voies dédiées), le déploiement du covoiturage et de l'autopartage à grande échelle grâce à des infrastructures dédiées, déploiement des routes 5<sup>e</sup> génération.

### 7. Développer les hubs de mobilité

**Quels hubs multiservices dans les différents territoires pour limiter les déplacements. Qui les organisent ? À quelles conditions un réseau de hubs multiservices pourrait assurer la continuité des mobilités territoriales ?**

- Définition de la gouvernance dans laquelle il s'agit de positionner l'acteur public, les acteurs privés et les citoyens.

- Définition des fonctionnalités du hub en prenant en compte les besoins de transport, mais aussi les besoins de service sur le territoire, ainsi que les acteurs en présence : intermodalité, fonctions relocalisées (services, commerces), tiers lieux et "maison de la démobilité" : télétravail, rencontre, coworking, logistique de proximité avec des fonctions reverse (collecte de déchets), services de mobilité (vélo), services numériques.
- Production d'énergie locale pour en faire profiter les territoires concernés.

## Logistique

### 8. Gérer les impacts du e-commerce

**Quels moyens ou actions se donne-t-on pour enrayer la croissance logistique du e-commerce et ses impacts négatifs ?**

- Monter des Délégations de Service Public logistique afin de permettre aux Autorités Organisatrices de Mobilité de prendre la main sur les modes de livraison et leur organisation.
- Mettre en place des taxes lorsque les marchandises sont acheminées par des modes polluants.
- Soutien très fort de la Région aux commerces de proximité.

### 9. Organiser une logistique de proximité

**Face à l'intensification, des flux de marchandises courtes distances, quelle stratégie d'action pour une logistique agile ?**

- Mise en place de petits hubs de logistique de proximité, répartis sur tout le territoire et intégrés dans des bâtiments multifonctionnels.
- Usage de petits véhicules types vélo-cargo ou drones.
- Régulation opérée par la Région qui encourage les pratiques vertueuses, du type mutualisation des trajets pour les marchandises ou création de voies réservées pour les transporteurs par exemple.
- Développement de l'infrastructure numérique (traçabilité des marchandises en temps réel, connaissance des transporteurs en temps réel) et d'applications d'égal à égal avec une multiplicité d'acteurs pour transporter les marchandises.

## Mobilité inclusive

### 10. Prendre en compte les populations précaires

**Quel système pour la mobilité des plus démunis ?**

- Identifications des dispositifs : covoiturage solidarité de voisinage, autopartage dans des groupes de citoyens, autostop.
- Déploiement d'une aide consolidée aux structures qui opèrent ces dispositifs pour leur assurer une pérennité économique.
- Intégration de nouveaux systèmes de valeur prônant l'entraide et l'implication des citoyens dans les services de mobilité.

### 11. Répondre aux besoins des territoires peu denses

**À quoi ressembleraient des systèmes de transport adaptés aux besoins et à moindre coût en territoires peu denses ?**

- Mise en place d'un panel de solutions à coordonner : autostop organisé, aménagements cyclables, services vélos, stationnement et jalonement cyclables, covoiturage, autopartage.
- Intégration d'acteurs types coopérative ou groupement de particuliers.
- Échanges avec les acteurs des secteurs économique et social.
- Création de hubs physiques et numériques pour regrouper les services et d'un relais d'information.
- Mutualisation des modes de transports pour les voyageurs et les marchandises.

## Tourisme

### 12. Favoriser une mobilité touristique vertueuse

**Quelles offres de mobilité sobre répondant aux attentes et besoins touristiques ? Afin de réduire les flux, comment favoriser le tourisme hyperlocal ?**

- Promotion de la Région auprès des habitants de la Région et des régions voisines pour éviter les déplacements longues distances.

- Modification de l'offre touristique en mettant l'accent sur les offres de séjours "verts", intégrant des solutions bas carbone type "séjour sans voiture", à la montagne, à la campagne, à la mer, mais aussi à la ville, et création de pass mobilité + loisirs.
- Limitation des capacités d'accueil des touristes "longue distance" en freinant le développement du croisiérisme et du transport aérien.
- Concertation avec les acteurs du secteur pour qu'ils soient force de proposition, mais aussi relais auprès des touristes sur les bonnes pratiques à adopter.

## Gouvernance

### 13. Redéfinir le rôle de l'acteur public

**Dans un contexte économique où les acteurs privés sont les principaux acteurs des systèmes de mobilités, quels rôles tiennent encore la Région et les autres collectivités ?**

- Encouragement des solidarités interterritoriales entre les collectivités.
- Identification des secteurs géographiques sur lesquels l'offre a besoin d'être particulièrement soutenue par l'acteur public.
- Coordination des échanges et négociations avec les opérateurs privés de transport pour cadrer et réguler leur intervention.

### 14. Gouverner la data

**Quelles opportunités concrètes peuvent offrir les communs numériques à un système de mobilité ?**

- Territorialisation des données en "clubs" ou "coopératives de données".
- Acculturation des citoyens et des collectivités à la question de la donnée pour donner à chacun les capacités d'agir.
- Création d'un cadre commun d'échange (standard) pour accélérer l'innovation par l'acteur public.
- Mise à disposition de moyens humains et financiers par l'État et les collectivités pour identifier les types de données de mobilité à collecter et capitaliser puis déployer les dispositifs pour le faire.



[demarcheprospectivetransports@maregionsud.fr](mailto:demarcheprospectivetransports@maregionsud.fr)



[maregionsud.fr](http://maregionsud.fr)

**RÉGION  
SUD**  
PROVENCE  
ALPES  
CÔTE D'AZUR

