



LE COURRIER DE LA
COFHUAT

ASSOCIATION RECONNUE
D'UTILITÉ PUBLIQUE
PAR DÉCRET
DU 18 NOVEMBRE 2009

CONFÉDÉRATION FRANÇAISE POUR L'HABITAT,
L'URBANISME, L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET L'ENVIRONNEMENT



**LES CHALLENGES
D'UNE MOBILITÉ DURABLE
EN ILE-DE-FRANCE**



LA ROUTE OPTIMODALE, TOUT LE MONDE Y PENSE

PHILIPPE MANGEARD

PRÉSIDENT DU CERCLE POUR L'OPTIMODALITÉ
EN EUROPE (COE)



Tout le monde y pense, tout le monde l'espère, comme dit la petite rengaine, mais tout le monde compte sur les autres pour le faire.

C'est le moment de passer à l'action, ensemble :

la route, singulièrement absente du SNIT, doit devenir "optimodale", intelligente et écoresponsable, et trouver toute sa place dans l'actualité, notamment celle de la Commission Mobilité 21, présidée par le Député Philippe DURON, en charge de formuler des recommandations pour un nouveau schéma national de mobilité durable.

Dans un contexte de crise et de débat très vif sur le coût de l'énergie, faut-il encore souligner que la route représente aujourd'hui 90 % du transport terrestre de marchandises ? Au-delà de la réglementation, qui encadre par des normes européennes de plus en plus exigeantes les émissions polluantes des poids-lourds, les transporteurs routiers n'ont pas ménagé leurs efforts pour améliorer les performances énergétiques et sociétales du mode (optimisation des flux, modernisation de la flotte, bridage des moteurs, maintenance des véhicules, carburants, pneumatiques, éco-conduite...).

Convaincu que le "camion" n'est pas le problème, mais une solution incontournable pour le développement de nos économies européennes, le Cercle pour l'Optimodalité en Europe souhaite qu'on continue à lui associer des solutions novatrices sur les axes de longue distance les plus saturés et les plus dangereux : la route optimodale, tout comme les autoroutes de la mer, les autoroutes ferroviaires et les services fluviaux, fait partie de ces solutions.

Optimodale, la route intelligente et éco-responsable répond aux enjeux de sécurité routière, d'optimisation de l'existant, de diminution des nuisances et d'augmentation des services rendus aux usagers. Elle est aussi correctement connectée et aux autres modes terrestres, fluviaux et maritimes. Demain, elle "dialoguera" avec les véhicules et donnera le pouvoir aux mobiles pour combattre la congestion, organiser les convois, fluidifier les trafics, prévenir les comportements...

Je suis aussi convaincu que le souci de la préservation de la planète impose une révision profonde de nos modes de pensée et de notre culture. C'est ainsi qu'une vision d'ensemble à l'échelle européenne, multi-modale et multisectorielle, doit mettre en perspective les synergies qui peuvent exister entre les différents projets d'infrastructures, qui séparément n'auraient pas de justification. Chaque mode a sa fonction, sa pertinence et il

n'est pas souhaitable de les opposer, il est bien plus avantageux de les combiner, de les associer pour qu'ils s'enrichissent les uns les autres.

Le 14 septembre 2012, le Président de la République François HOLLANDE, a ouvert la "Conférence environnementale" avec ces propos :

"La conférence d'aujourd'hui n'est pas une reproduction, sous une autre forme du Grenelle de l'environnement... La transition que nous engageons n'est pas un programme, c'est bien plus qu'un choix politique, c'est un projet de société, c'est un modèle de développement, c'est une conception du monde".

Les membres du C.O.E imprégnés de cette philosophie, ont déjà largement contribué ces dernières années au débat public, celui du Grand Paris et apporté une contribution au SNIT, afin que l'on gagne en performance

Penser le transport aujourd'hui impose un changement de paradigme dans l'appréhension des problématiques de mobilité. Celle-ci, en effet, ne peut plus être vue comme une juxtaposition de systèmes cohabitant les uns aux côtés des autres, mais comme une chaîne intégrée où les discontinuités doivent, grâce à l'innovation et à la mise en œuvre de nouveaux modèles économiques, peu à peu s'estomper. Ce sont sur des discontinuités et disparités qu'il faut concentrer les efforts de R&D et surtout de développement.

Cette nouvelle appréhension permet ainsi de réfléchir au dernier kilomètre, de préserver, en ville, les sites permettant de faciliter la desserte avec des véhicules électriques ou hybrides, et des disponibilités de terrain, offrant le recours au fer, au fleuve et à la mer.

Soyons en convaincus : le nouveau schéma national de mobilité durable ne pourra pas faire l'impasse sur la route "optimodale". Il ne suffira pas seulement d'entretenir le patrimoine routier et autoroutier, mais d'adapter ses capacités, de renforcer les moyens de gestion des trafics et de le faire "dialoguer" avec les autres modes.

Alors que nous nous disputons encore sur les quotas et les facteurs d'émission de nos différents modes de transport, ne faut-il pas tenter d'apporter plus de transparence et de rationalité dans les choix ? Les évaluations socio-économiques des projets qui, depuis 50 ans, sont le support indispensable des choix et des décisions politiques, doivent être profondément revues : n'en doutons pas, la place des éléments "non-marchands", et donc difficilement chiffrables, devient prépondérante !!

Optimodale, la route intelligente et éco-responsable répond aux enjeux de sécurité routière, d'optimisation de l'existant, de diminution des nuisances et d'augmentation des services rendus aux usagers