

# PRÉPARER LA MOBILITÉ DE DEMAIN

*Premier consommateur d'énergie finale et premier émetteur de gaz à effet de serre et d'oxydes d'azote, le secteur des transports et de la mobilité demeure le mauvais élève de la transition écologique française, peinant à inverser la tendance malgré des mesures volontaristes. Avec le projet de loi d'orientation sur les mobilités (LOM), le gouvernement entend se donner les moyens d'un changement en profondeur, à travers une approche globale qui joue sur de nombreux leviers et à toutes les échelles, de l'individuel au sociétal.*

## À lire dans ce dossier

**ZOOM SUR...**  
**Mobil'Argonne,**  
pour une  
mobilité  
accessible  
et solidaire  
**P. 8**

**RÉGARDS  
CROISÉS**  
**Multiplier**  
par trois l'usage  
du vélo ?  
**P. 9**

**REPORTAGE**  
**L'Eurométropole**  
de Strasbourg  
s'engage pour  
une zone à  
faibles émissions  
**P. 10**

**AVIS D'EXPERT**  
**Une approche**  
globale pour  
changer nos  
comportements  
**P. 11**





# LA LOI D'ORIENTATION SUR LES MOBILITÉS EST SUR LES RAILS

*D'ici au début de l'année prochaine, la France se dotera d'un cadre législatif structurant pour accompagner toutes les transitions de la mobilité. Visite guidée d'un programme qui entend adresser des réponses transversales à une problématique des plus complexes.*

38 % des émissions françaises de gaz à effet de serre, 60 % des émissions d'oxyde d'azote NOx, 98 % de dépendance au pétrole... ces quelques chiffres suffisent à justifier la présence du secteur des transports parmi les piliers principaux de la transition écologique. De plus, certains de ces chiffres n'évoluent pas dans le bon sens. Et s'il n'y avait que l'urgence climatique et sanitaire... « Quand on parle de mobilité, on ne peut pas se contenter de penser "pollution", indique Jérémie Almosni, chef de service Transports et mobilité à l'ADEME. Certes, c'est un sujet central

mais c'est loin d'être le seul enjeu! » En effet, le secteur embarque de nombreuses problématiques. Facteur essentiel d'accès à l'emploi, la mobilité est aussi un sujet social. Et là non plus il n'y a pas de quoi se réjouir quand on sait qu'un Français sur quatre a déjà refusé un emploi faute de solution pour s'y rendre. C'est aussi un enjeu territorial de premier plan, levier d'attractivité pour certains et facteur d'inégalités pour d'autres. C'est enfin un rouage essentiel de tous nos fonctionnements économiques. « *In fine, la mobilité apparaît donc comme une équation complexe soumise à un faisceau de contraintes parfois très difficiles à concilier si l'on veut parvenir à une transition qui soit à la fois écologique, solidaire mais aussi favorable à l'économie et aux territoires* », poursuit Jérémie Almosni.



Avec le fil d'actu, suivez l'info par courriel en vous inscrivant sur [www.ademe.fr/ademeetvous-abonnement](http://www.ademe.fr/ademeetvous-abonnement)

# 26

## TERRITOIRES

ONT ÉTÉ LABELLISÉS FRENCH MOBILITY DANS LE CADRE DE L'APPEL À MANIFESTATION D'INTÉRÊT « TERRITOIRE D'EXPÉRIMENTATION DES NOUVELLES MOBILITÉS DURABLES », FIN 2018.

# 112 g

## DE CO<sub>2</sub>/AN

SOIT UNE SECONDE HAUSSE DE 1 G EN UN AN DES ÉMISSIONS DU PARC DE VÉHICULES NEUFS VENDUS ENTRE 2017 ET 2018. CELA S'EXPLIQUE NOTAMMENT PAR UNE AUGMENTATION DES VENTES DES VÉHICULES ESSENCE, PLUS ÉMETTEURS DE CO<sub>2</sub> QUE LES VÉHICULES DIESEL ET ÉGALEMENT PAR L'ESSOR DES VÉHICULES « TOUT-TERRAIN ». CE CHIFFRE NOUS ÉLOIGNE DE L'OBJECTIF EUROPÉEN DE 95GCO<sub>2</sub>/KM POUR 2021.

## TROIS PILIERS, CINQ CHANTIERS

C'est tout l'enjeu de la future loi d'orientation sur les mobilités (LOM), qui devrait être adoptée d'ici au début de l'année prochaine après une seconde lecture au Sénat et à l'Assemblée. Pour la France, ce sera la deuxième loi-cadre ciblée sur les modes de déplacement de l'histoire législative, après la loi LOTI (loi d'orientation des transports intérieurs) de 1982. Et elle se veut aussi structurante. Construite tout au long de 2018 dans le sillage des Assises de la mobilité du dernier trimestre 2017, elle embrasse de nombreuses thématiques. Elle s'articule autour de trois piliers : investir plus et mieux dans les transports du quotidien, faciliter et encourager le déploiement de nouvelles solutions pour permettre à tous de se déplacer et engager la transition vers une mobilité plus propre. Elle prévoit plusieurs chantiers opérationnels. Le premier portera sur la gouvernance et visera à apporter des solutions de mobilité partout et pour tous en supprimant les « zones blanches ». La loi prévoit notamment de permettre aux collectivités territoriales de se doter de la compétence mobilité qui serait transférée par défaut à la Région. Un autre chantier visera à accélérer la croissance des nouvelles solutions de mobilité afin de répondre aux besoins non satisfaits avec, entre autres mesures, l'ouverture des données de mobilité et leur mise à disposition pour les autorités organisatrices dans une logique de MAAS (*mobility as a service*). « Dans ce cadre, l'ADEME a d'ailleurs financé une action sur l'établissement d'un registre de preuve de covoiturage<sup>1</sup> à l'intention des collectivités et des employeurs pour lutter

contre les fraudes et disposer d'un référentiel commun afin d'inciter à l'utilisation du covoiturage au quotidien », indique Jérémie Almosni. Le troisième gros dossier concernera la transition vers des transports plus propres, avec des jalons précis pour parvenir à la neutralité carbone d'ici à 2050 : triplement de la part modale du vélo en 2024, réduction de 37,5 % des gaz à effet de serre en 2030, fin des ventes de véhicules à énergie fossile en 2040. L'un des leviers d'action identifiés consiste à remplacer l'indemnité kilométrique vélo par un forfait « mobilité durable » pour soutenir à la fois l'usage du vélo et du covoiturage. Ce dispositif resterait facultatif et dépendant de la volonté des entreprises de le mettre en place. Les deux derniers chantiers porteront respectivement sur les volets fonctionnements et investissements. Sur ce second point, la loi prévoit l'injection de 1,2 milliard d'euros pour le développement des usages de mobilités propres, partagées et actives sur dix ans, dont 350 millions pour le plan vélo lancé fin 2018.

Dans ce nouveau cadre législatif, le rôle de l'ADEME consistera plus que jamais à soutenir le déploiement des politiques publiques. « Cela se traduira en particulier par la mise en place de dispositifs d'accompagnement pour les collectivités souhaitant se doter de la compétence mobilité, détaille Jérémie Almosni. Nous poursuivrons par ailleurs notre mission d'observation et d'étude, notamment sur les mobilités émergentes, sur la dépendance à la voiture ou sur l'évolution du parc de véhicules neufs. Enfin, nous continuerons à accompagner les projets par le biais du financement, notamment dans le cadre du fonds air-mobilité lancé en 2018. L'enjeu est ici de soutenir l'innovation technologique nécessaire pour gagner en efficacité énergétique, mais pas seulement... En effet, l'ADEME porte la conviction que la mobilité de demain sera à la fois connectée, décarbonée, partagée, inclusive et active. Cette vision implique de miser également sur l'innovation sociale et sociétale afin de faciliter l'adoption de nouveaux comportements de la part des usagers, des entreprises et des collectivités et passer ainsi du champ de l'ambition à celui de l'action collective. »

1. Une plateforme technique permettant à l'ensemble des opérateurs de covoiturage, volontaires, de faire converger et d'attester les trajets effectués par leurs utilisateurs.

## EN BRETAGNE, CAP SUR LA MUTUALISATION

Depuis 2017, la direction régionale de l'ADEME en Bretagne anime une communauté d'intérêt qui réunit l'ensemble des intercommunalités (49), directement concernées par les problématiques de mobilité en zone peu dense. Le but : partager les expériences mais aussi développer des actions communes favorisant les économies d'échelle et les synergies. Cette initiative a permis de faire émerger de nouveaux outils et des projets intéressants. C'est le cas notamment de l'association Ehop, qui accompagne le changement de comportement par le covoiturage de proximité, mais également de OuestGo, plate-forme publique d'animation et de mise en relation pour le covoiturage de proximité qui s'étend désormais de la Bretagne à la Loire-Atlantique.





# MOBIL'ARGONNE, POUR UNE MOBILITÉ ACCESSIBLE ET SOLIDAIRE



*Fraîchement labellisé France Mobilités, le projet Mobil'Argonne vise à accompagner la transition écologique, sociale et économique dans un territoire rural dépourvu d'offres de mobilité alternative à la voiture individuelle.*

La Communauté de communes de l'Argonne ardennaise (2C2A) rassemble 95 communes réparties sur 1200 km<sup>2</sup> dans le sud-est du département des Ardennes. C'est un grand territoire à la fois rural, enclavé et qui présente une très faible densité de population. « Nous comptons au total 17400 habitants, indique Karine Odienne, directrice générale adjointe de l'intercommunalité. En moyenne cela représente 15 hab/km<sup>2</sup> et certaines zones ne dépassent pas le seuil des 8 hab/km<sup>2</sup> sachant que la moitié des communes ont moins de 100 habitants. » C'est aussi un territoire vieillissant – un tiers de la population est à la retraite – et où la paupérisation s'intensifie. Dans ce contexte, la problématique de la mobilité revêt une importance particu-

lière : pour bon nombre d'habitants, il est aujourd'hui difficile d'accéder aux soins, à l'éducation, aux bassins d'emplois, aux services publics, aux infrastructures de loisirs... et le seul moyen disponible reste encore le véhicule individuel.

Depuis quelques années, la 2C2A collabore avec un centre social associatif (FJEP CS-La Passerelle), installé à Vouziers, principale ville de l'Argonne ardennaise avec 4350 habitants. « Entre autres activités, le FJEP CS propose un service d'offre de transport à la demande à vocation sociale destiné aux seniors, aux bénéficiaires des dispositifs d'insertion ainsi qu'aux enfants et ados du territoire. Cette initiative a été le point de départ d'une réflexion qui nous a amenés à répondre l'an dernier à l'appel à projets de l'ADEME "France Mobilités - Territoires d'expérimentation de nouvelles mobilités durables" », explique Karine Odienne

## DE LA MOBILITÉ SOLIDAIRE AU CHANGEMENT DE COMPORTEMENT

Officiellement retenu au printemps dernier par l'ADEME, le programme Mobil'Argonne est aujourd'hui dans les starting-blocks.

D'ici à 2022 il s'articulera autour de trois axes : la mobilité solidaire afin de lutter contre l'isolement et la relégation des populations les plus fragiles, la mobilité inversée, qui consiste à amener le service à l'utilisateur, et enfin l'accompagnement aux changements de comportements. « L'enjeu sur ce plan est de trouver les bons leviers qui permettront à nos habitants de sortir de la dépendance au véhicule individuel thermique avec un report vers les mobilités actives mais aussi au profit des usages partagés et des transports plus propres », ajoute Karine Odienne. Dans ce cadre plusieurs actions sont d'ores et déjà planifiées. C'est le cas par exemple du déploiement d'un réseau d'auto-stop structuré en partenariat avec la société Rezo Pouce, qui couvre déjà près de 2000 communes en France avec ses points de rencontre physiques et son appli qui met en relation voyageurs et conducteurs volontaires. « Nous prévoyons également d'accompagner la montée en puissance du service de transport à la demande solidaire du FJEP CS-La Passerelle et d'implanter une dizaine de bornes de recharge pour les véhicules électriques sachant que nous n'en comptons actuellement qu'une seule, poursuit Karine Odienne. Enfin, nous allons réaliser un diagnostic des tournées commerciales (boulangers, épiciers...) dans le but d'optimiser leur maillage si besoin. » Et de poursuivre : « Nous sommes en train de finaliser le choix d'un prestataire qui pourra nous accompagner dans la coordination des actions, dans la communication/pédagogie auprès de nos publics et dans la modélisation de notre démarche dans l'optique de permettre aux intercommunalités voisines de s'inspirer de ce que nous faisons. Ce dernier point est important à nos yeux car les questions de mobilité ne s'arrêtent pas aux frontières des territoires », conclut Karine Odienne.





**OLIVIER SCHNEIDER,**  
PRÉSIDENT DE LA FÉDÉRATION  
FRANÇAISE DES USAGERS  
DE LA BICYCLETTE



**VIRGILE CAILLET,**  
DÉLÉGUÉ GÉNÉRAL DE L'UNION  
SPORT & CYCLE, PREMIÈRE  
ORGANISATION PROFESSIONNELLE  
DE LA FILIÈRE DU SPORT,  
DES LOISIRS, DU CYCLE ET  
DE LA MOBILITÉ ACTIVE.



## MULTIPLIER PAR TROIS L'USAGE DU VÉLO ?

*À l'automne dernier, la France s'est dotée de son premier plan vélo national, inscrit par la suite dans le projet de loi d'orientation sur les mobilités. Éclairage.*

### Quel constat dressez-vous de l'usage du vélo en France ?

**Olivier Schneider :** Si en Europe le vélo représente environ 7 % des déplacements, sa part modale dans l'Hexagone est beaucoup plus modeste, plafonnant à 2,7 %, avec d'importantes disparités dans les territoires. Dans les centres-villes de grandes métropoles comme Strasbourg, Bordeaux ou Grenoble, le vélo dépasse le seuil des 15 %, mais il est quasiment inexistant dans bon nombre de zones rurales et péri-urbaines. Il ne faut pas y voir un manque de volonté de la part de nos concitoyens, mais plutôt la conséquence directe de nos lacunes en matière d'infrastructures.

**Virgile Caillet :** J'observe une évolution significative dans la conscience collective : notre société s'inquiète de notre environnement et de notre capital santé. Le marché du vélo est en constante progression, en particulier sur le segment des vélos à assistance électrique (VAE). Les ventes y ont progressé de 90 % entre 2016 et 2017 et devraient atteindre le million d'unités par an d'ici à 2024. Les VAE apparaissent désormais comme une alternative crédible et désirable aux quatre-roues en ville, mais aussi de plus en plus sur les routes et les

chemins hier réservés aux VTT. Je suis par ailleurs persuadé que les VAE – sous leur forme cargo et tricycle – représentent aussi l'avenir pour le dernier kilomètre dans la livraison.

### Que pensez-vous du plan vélo ?

**V.C. :** C'est la première fois que la France se dote d'un plan national consacré au vélo et l'inscrit dans la loi ! L'Union Sport & Cycle s'est fortement mobilisée, aux côtés des pouvoirs publics, pour qu'il voie le jour. Néanmoins, le texte manque un peu d'ambition. Je regrette notamment que la mise en place d'un forfait mobilité ne soit pas obligatoire, que les mesures incitatives pour l'achat de VAE soient modestes et qu'il n'y ait pas d'annonces plus fortes pour la mise à niveau des infrastructures.

**O.S. :** Ayant été étroitement associées à l'élaboration du plan vélo, les 320 associations locales qui composent la FUB ne peuvent que se réjouir. Cela dit, je crains que le tir ne porte moins loin que ce que nous espérons. Le plan vélo devrait contribuer à changer la donne mais dans l'état actuel des choses, je ne vois pas comment il pourra se traduire par un triplement de la part modale du vélo, pour reprendre l'objectif affiché.

### Quelles sont selon vous les mesures à mettre en place en priorité pour changer réellement d'échelle ?

**O.S. :** Il faut d'abord repenser les réseaux de pistes cyclables pour que nos concitoyens puissent circuler à vélo en sécurité quel que soit leur trajet. Il faudra aussi densifier les infrastructures de stationnement, et davantage mettre l'accent sur l'apprentissage de la pratique du deux-roues dès l'enfance. Quand tous nos concitoyens se sentiront libres de laisser pédaler librement leurs enfants de 12 ans, on aura fait un grand pas !

**V.C. :** À travers notre programme V-Logistique, qui vise à expérimenter un dispositif de substitution de véhicules à propulsion thermique par des vélos à assistance électriques pour des opérations de livraison ou dans la réalisation de services, nous sommes aux premières loges pour mesurer le niveau de maturité des acteurs économiques et des pouvoirs publics. Ce faisant, nous constatons que les attentes sont là mais que le manque de connaissances et de visibilité sur les bénéfices de l'alternative vélo freine le passage à l'acte. Il y a un besoin urgent de pédagogie et de retour d'expérience !



Plus d'infos :  
> [president@fub.fr](mailto:president@fub.fr)  
> [virgile.caillet@unionsportcycle.com](mailto:virgile.caillet@unionsportcycle.com)

# L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG S'ENGAGE POUR UNE ZONE À FAIBLES ÉMISSIONS

*Capitale française du vélo avec 17 % de part modale, Strasbourg veut aller plus loin et réduit la circulation des véhicules polluants.*



© Jérôme Dorkel

Zona a traffico limitato en Italie, Umweltzone en Allemagne, Milieuzone aux Pays-Bas, zona de emissões reduzidas au Portugal... au total, le continent européen compte plus de 230 zones restreignant l'accès de certains véhicules à un territoire défini (quartier, ville ou groupement de communes) dans une volonté de réduire la pollution de l'air issue du trafic routier. En France, il était jusqu'à présent possible de mettre en œuvre ce type de dispositif sous l'appellation « zones à circulation restreinte » et trois communes avaient franchi le pas fin 2018. Avec Paris et Grenoble, Strasbourg fait partie de ces précurseurs. « La question de la qualité de l'air est devenue un sujet fondamental pour notre société, justifie Roland Ries, maire de la capitale alsacienne. Nous avons probablement trop tardé et nous avons l'obligation d'agir au plus vite. » La future loi d'orientation sur les mobilités qui renommera ce dispositif « zone à faibles émissions mobilité » (ZFEM) facilitera leur

déploiement. À la suite d'un appel lancé par le ministère de la Transition écologique et solidaire et l'ADEME en juillet 2018, 19 collectivités ont été retenues pour développer une ZFEM, parmi lesquelles figure à nouveau Strasbourg, mais cette fois-ci sous le maillot fédérateur de l'Eurométropole.

## VERS LA FIN DU DIESEL

L'enjeu est désormais de se donner les moyens d'aller plus loin que ce qui a été mis en place dans le cadre de la zone à circulation restreinte. « Et ce dans les deux sens de l'expression, ajoute Roland Ries. Il s'agira à la fois de renforcer les mesures déjà prises et d'étendre leur emprise à l'ensemble de nos 33 communes. » Pour l'heure, seul le quartier de la Grande Île, qui constitue le centre historique de Strasbourg, est concerné par des restrictions et interdictions qui n'impactent par ailleurs que les véhicules de livraison (véhicules utilitaires légers comme poids lourds). Avec la ZFE, l'ambition est d'aboutir

à la disparition de tous les véhicules diesel dans la totalité de l'agglomération d'ici à 2025 ou au plus tard 2026. Ainsi, dès 2021, tous les véhicules Crit'Air 5 ou sans pastille Crit'Air, particuliers comme professionnels, devraient être interdits de circulation, suivis par la suite des Crit'Air 4 et 3 selon un calendrier qui reste à définir. « C'est d'ailleurs l'un des points de la délibération qui a lieu en septembre au Conseil de l'Eurométropole pour valider le projet ZFE, explique Roland Ries. Nous avons bon espoir que la majorité des voix y sera atteinte mais nous savons d'ores et déjà qu'un long travail d'accompagnement nous attend pour amener chacune des communes à signer les arrêtés entérinant l'entrée en vigueur des mesures... » Envisager la fin du diesel, c'est bien... mais encore faut-il qu'une transition vers des mobilités plus propres soit possible, accessible et désirable! « Les mesures d'accompagnement au changement joueront un rôle clé dans la réussite de la ZFE, poursuit Roland Ries. Si l'aide à l'achat ne relève pas de ses compétences, l'Eurométropole se concentre aujourd'hui sur le développement des alternatives à l'usage de la voiture individuelle – transports en commun, transport à la demande, covoiturage, auto-partage, vélo à assistance électrique et autres mobilités actives – et ce en fonction des spécificités des différentes zones de notre territoire. » L'enjeu : proposer à tous les habitants de l'agglomération une multimodalité inclusive<sup>1</sup>, intelligente et vertueuse que le maire de la huitième ville de France voudrait voir un jour rivaliser avec les modèles qu'offrent des métropoles comme Copenhague, Stuttgart ou Fribourg.

1. C'est la proposition simultanée de différents moyens de transports physiquement et financièrement accessibles aux catégories de populations exclues d'un accès à la mobilité (personnes à faibles revenus, demandeurs d'emploi, travailleurs précaires, personnes âgées, personnes à mobilité réduite...)



Plus d'infos :  
> [magali.gack@strasbourg.eu](mailto:magali.gack@strasbourg.eu)



En savoir plus :  
> [www.ademe.fr/zones-a-faibles-emissions-low-emission-zones-lez-a-travers-leurope](http://www.ademe.fr/zones-a-faibles-emissions-low-emission-zones-lez-a-travers-leurope)



# UNE APPROCHE GLOBALE POUR **CHANGER** **NOS COMPORTEMENTS**

*Face aux enjeux climatiques et énergétiques et à la nécessité d'accélérer la transition écologique, l'évolution de nos modes de vie représente un défi majeur.*

Nos comportements individuels résultent de dynamiques collectives et de contraintes matérielles. Pour faire évoluer les pratiques sociales, il faut donner les moyens de faire autrement, en développant les infrastructures, l'offre et les services de mobilité. Les usagers recherchent un mode de déplacement fiable, rapide, flexible, pratique ou confortable. Or les inégalités territoriales restent fortes et la volonté de changer son usage de la voiture, observée aujourd'hui, est freinée par le sentiment de ne pas avoir d'autre choix. Malgré un foisonnement d'offres et une sensibilité environnementale largement partagée, les changements restent difficiles, se heurtant aux contraintes imaginées et perceptions erronées vis-à-vis de modes mal connus, mais

aussi aux contraintes familiales, professionnelles, sociales, etc. Pour accompagner la transition vers des mobilités plus durables, plusieurs leviers sont à activer de manière complémentaire : instruments économiques, juridiques ou réglementaires, aménagements et infrastructures, information et communication. Il est nécessaire d'agir à différents niveaux : individuel, micro-social (au niveau des groupes auxquels l'individu est rattaché) et enfin à l'échelle macro du système de mobilité. Tout ne dépend pas que des individus ; l'environnement social, matériel, économique, financier, institutionnel, politique ou encore réglementaire joue un rôle majeur. La mobilisation de toutes les parties prenantes représente un enjeu clé pour l'avenir. Dans ce



© DR

**ANAÏS ROCCI**

SOCIOLOGUE À LA DIRECTION  
EXÉCUTIVE PROSPECTIVE  
ET RECHERCHE DE L'ADEME

cadre l'ADEME mène de front plusieurs types d'actions. Nous soutenons des études à visée opérationnelle et des projets de recherche pour accroître les connaissances, construire des réponses aux attentes de la société et apporter un appui aux pouvoirs publics. Nous avons notamment lancé un appel à projets de recherche intitulé « Transitions économiques, écologiques et sociales ». Son ambition : mobiliser les communautés scientifiques en vue de développer les connaissances sur l'évolution des pratiques sociales, d'expérimenter des solutions et des outils pour accompagner le changement et la transition écologique. Sur deux éditions à ce jour, 36 projets ont été financés, portant sur les ménages et les organisations. A titre d'exemple, on peut mentionner le projet PUNCH (Persuader les UrbaiNs de CHanger de mode de transport au quotidien) dont l'objectif est de concevoir des modes de communication afin d'encourager l'utilisation de modes de transports plus favorables à l'environnement en zone urbaine. Ou encore le projet CONDUIRE (Construire des mobilités Durables, Inclusives et Responsables) qui vise à identifier les leviers d'action potentiels pour accroître l'usage des modes alternatifs en questionnant les contraintes matérielles et budgétaires des ménages modestes sur des territoires peu denses. Enfin, nous proposons à nos partenaires un dispositif de formation<sup>1</sup> sur les différents leviers à actionner afin de faire évoluer les comportements.

## **TRANSPORTS EN COMMUN + VÉLO :** L'ÉQUATION MOBILITÉ DES PAYS-BAS

À l'échelle de l'Europe, les Pays-Bas font figure de pionnier en matière de mobilité décarbonée et accessible. Le modèle néerlandais mise en particulier sur les transports en commun avec des réseaux train-bus ultrastructurés et interconnectés, une carte unique et intelligente (OV-Chipkaart) pour voyager dans tous les transports en commun du pays et un objectif de zéro émission pour tous les bus d'ici à 2025. L'autre grande spécificité de ce petit pays très peuplé est évidemment la part modale du vélo, qui atteint presque 50 % dans certaines métropoles, une part qui dispose par ailleurs de marges de progrès puisque la moitié des trajets effectués en voiture portent sur des distances inférieures à 7,5 km.

1. Qui s'appuie sur un ouvrage publié en 2016 « Changer les comportements, faire évoluer les pratiques sociales vers plus de durabilité », édition ADEME. [www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/changer-les-comportements.pdf](http://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/changer-les-comportements.pdf)

