

Le modèle NOTOS peut être qualifié de « technico-économique » :

- Il est avant tout technique, car il intègre des données techniques précises sur les flux de mobilité existants, estime l'évolution des mobilités selon différents scénarios, et quantifie les consommations énergétiques et les émissions liées aux déplacements.
- Mais il est également économique, car il inclut le calcul des coûts d'abattement, c'est-à-dire le coût relatif pour éviter la production d'une tonne de CO₂, et la priorisation des mesures en fonction de leur efficacité économique.

Le modèle est surtout novateur, dans la mesure où il évite les doubles comptes entre les différentes mesures de réduction des émissions, et utilise des méthodologies qui seront amenées à évoluer.

En modélisant divers scénarios de décarbonation, il offre une flexibilité précieuse pour adapter les politiques à différents contextes territoriaux et économiques.

Trois scénarios de décarbonation ont été ainsi modélisés :

- **Scénario 1 « Pari technologique »** - Essor massif des technologies bas carbone, pas de remise en cause des modes de vie et de consommation, des processus de production, des comportements de mobilité. La demande de mobilité continue de croître.
- **Scénario 2 « Massification du report modal »** - La décarbonation passe principalement par un report modal massif sur les modes massifiés, actifs et partagés. Recherche d'une diminution de la demande de mobilité.
- **Scénario 3 « Défi de la sobriété »** - La décarbonation passe par une diminution des volumes de mobilité et des besoins en énergie par unité déplacée (voyageur, tonne). Les leviers principaux sont l'aménagement des territoires, le report modal, les taux de remplissage et des véhicules plus sobres (poids).

Chaque scénario propose des mesures spécifiques documentées, telles que l'aménagement territorial, le développement de véhicules sobres, et la promotion des transports collectifs.

L'étude conclut que pour atteindre les objectifs fixés par l'Union Européenne, il est crucial d'activer rapidement un ensemble diversifié de mesures (« approche intégrée et coordonnée »), et que la seule adoption de technologies ne suffira pas.

En particulier, elle recommande les mesures suivantes :

- **Sur le très court terme**, il est vivement conseillé de sensibiliser largement les collectivités, les entreprises et les citoyens aux objectifs intermédiaires et aux mesures planifiées pour la décarbonation des transports. Cette communication « proactive » vise à préparer les individus aux changements à venir, l'objectif étant de permettre aux consommateurs, utilisateurs et entreprises de planifier leurs investissements et de s'adapter. Une approche collaborative, similaire à celle de la convention citoyenne, pourrait être envisagée pour engager les citoyens dans la définition et la mise en œuvre des actions, favorisant ainsi une démarche de co-construction des solutions.
- **Sur le court terme**, il est recommandé d'investir dans l'adaptation des infrastructures existantes, étant donné leur mise en œuvre rapide, leur coût relativement faible et leur flexibilité pour ajuster les résultats obtenus. En parallèle, il est vivement conseillé de lancer des projets pilotes pour préparer la mise en œuvre de mesures plus ambitieuses et nécessaires pour respecter la neutralité carbone, comme le renforcement des réseaux ferroviaires. A cet égard, l'étude note qu'il est important de soutenir les acteurs volontaires

et innovants, car leurs succès peuvent inspirer d'autres initiatives à grande échelle dans le futur.

- **Sur le moyen-terme**, pour des questions d'acceptabilité, il est préconisé de généraliser des mesures qui répondent en efficacité à la fois au regard de leur potentiel de réduction d'émission de gaz à effet de serre, et au regard de leur coûts d'abattement.
- **Sur le long-terme**, pour garantir une incidence au niveau de la région, il est conseillé de mettre en œuvre les mesures qui exigent un temps de développement long, comme l'aménagement du territoire, tout en combinant progressivement les actions incitatives (zones à faibles émissions, les péages et les augmentations du prix du stationnement) et restrictives (restrictions de circulation pour certains types de transport de marchandises).