

La décarbonation des mobilités de personnes

IHEDATE – 23 /04/2020

Laura Foglia - Consultante Transport et Mobilités
Responsable de projets The Shift Project

23/04/2020



www.theshiftproject.org

1. Cadrage

- Les chiffres clés de la mobilité de personnes en France
- Les enjeux de la mobilité bas carbone

2. Le « Guide pour une mobilité quotidienne bas-carbone » :

- Démarche et méthode
- Principaux résultats

1. Cadrage

- **Les chiffres clés de la mobilité de personnes en France**
- Les enjeux de la mobilité bas carbone

2. Le « Guide pour une mobilité quotidienne bas-carbone » :

- Démarche et méthode
- Principaux résultats

Les chiffres clés de la mobilité en France



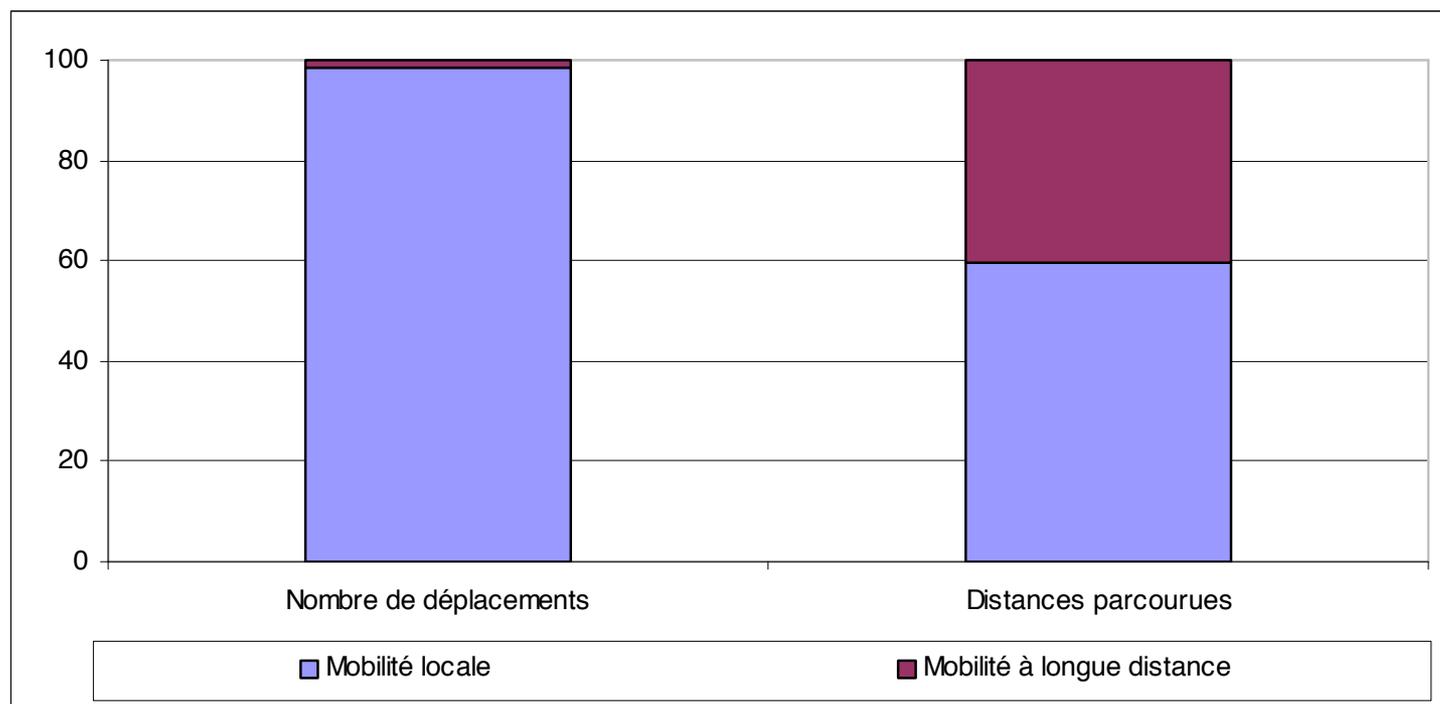
L'Enquête nationale transports et déplacements (ENTD), source d'information nationale sur la mobilité des personnes

Réalisée tous les 10 à 15 ans : 1982, 1994, 2008,...

En 2008...

Les chiffres clés de la mobilité en France

60,2 Mds de déplacements/an, dont 1,3% de longue distance
837 Mds de voyageurs-kilomètres parcourus, dont 40% de longue distance

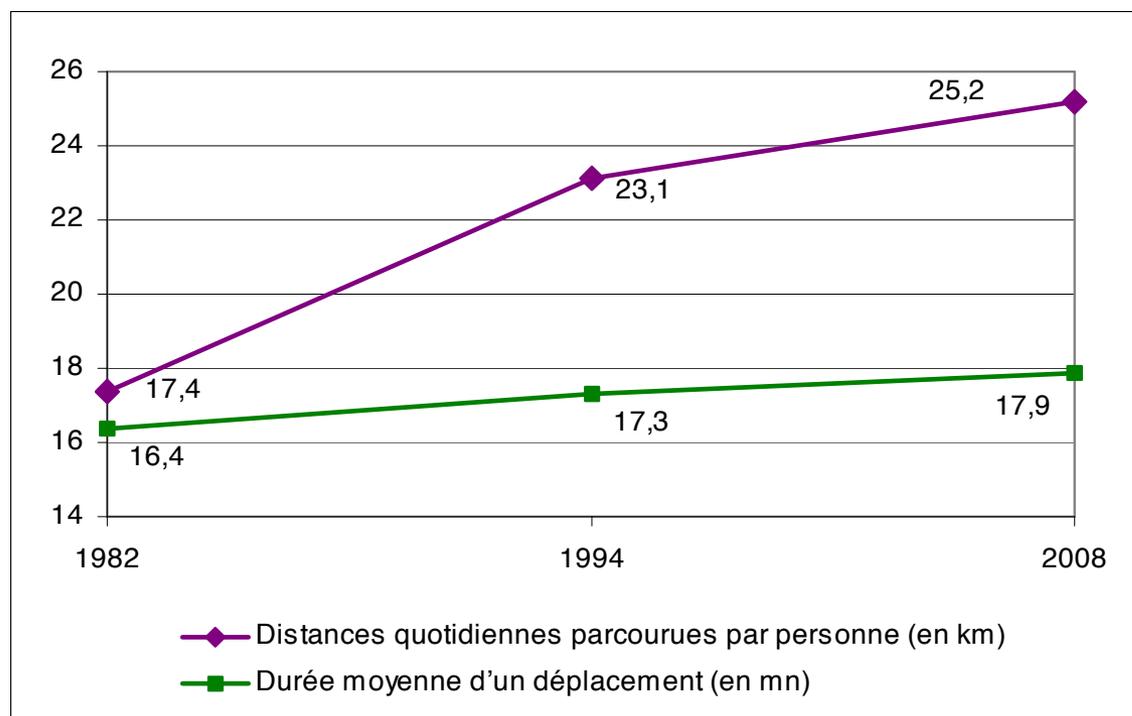


Source : Enquête nationale transports et déplacements 2008

Les chiffres clés de la mobilité en France

	1982	1994	2008
Nombre de déplacements quotidiens par personne	3,34	3,16	3,15
Temps quotidien passé en déplacement par personne (en mn)	54,8	54,7	56,3
Distance quotidienne parcourue par personne (en km)	17,4	23,1	25,2
Durée moyenne d'un déplacement (en mn)	16,4	17,3	17,9

Des durées moyennes de déplacement quasiment stables, des distances quotidiennes parcourues en forte augmentation

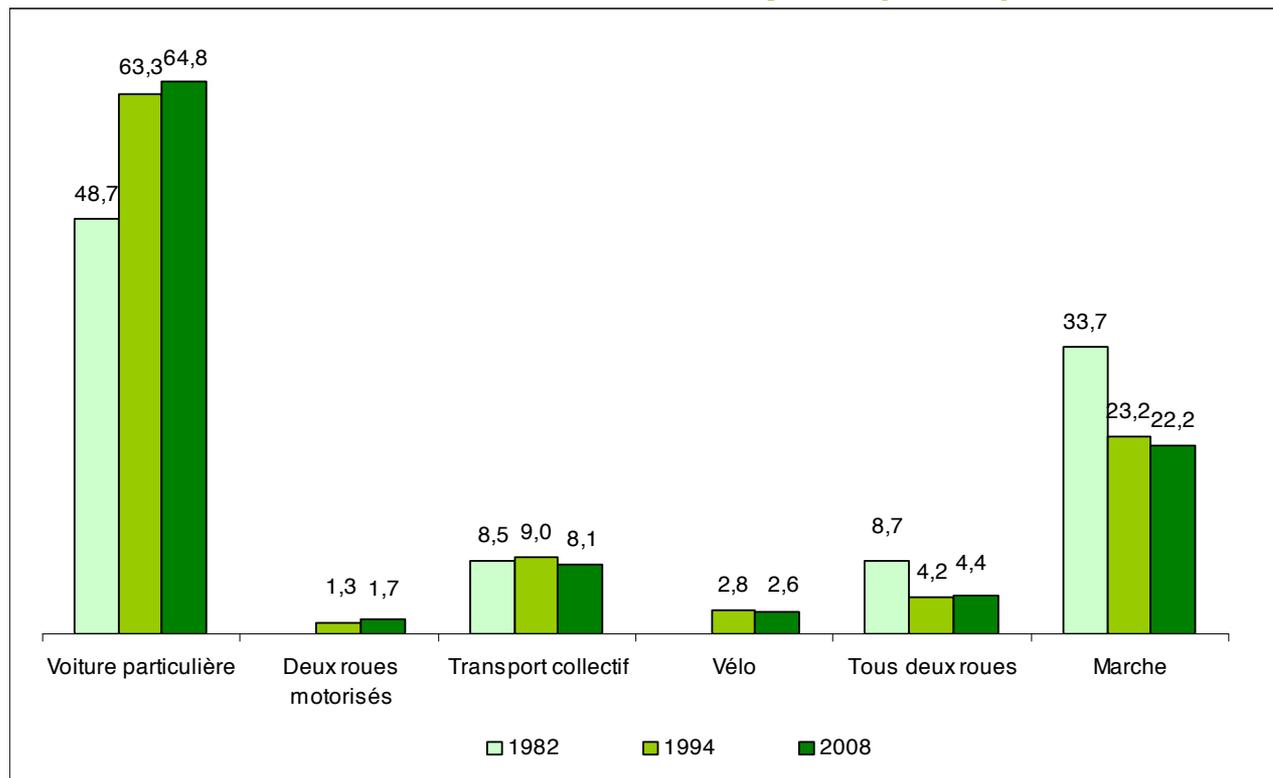


Sources : SoeS, Insee, Inrets, enquêtes nationales transports 1982, 1994, 2008

Les chiffres clés de la mobilité en France

Evolution de la répartition des déplacements locaux selon les modes de transport (en %)

Une mobilité locale essentiellement basée sur la **voiture** (65% des déplacements)



Sources : SoeS, Insee, Inrets, enquêtes nationales transports 1982, 1994, 2008

1. Cadrage

- Les chiffres clés de la mobilité de personnes en France
- **Les enjeux de la mobilité bas carbone**

2. Le « Guide pour une mobilité quotidienne bas-carbone » :

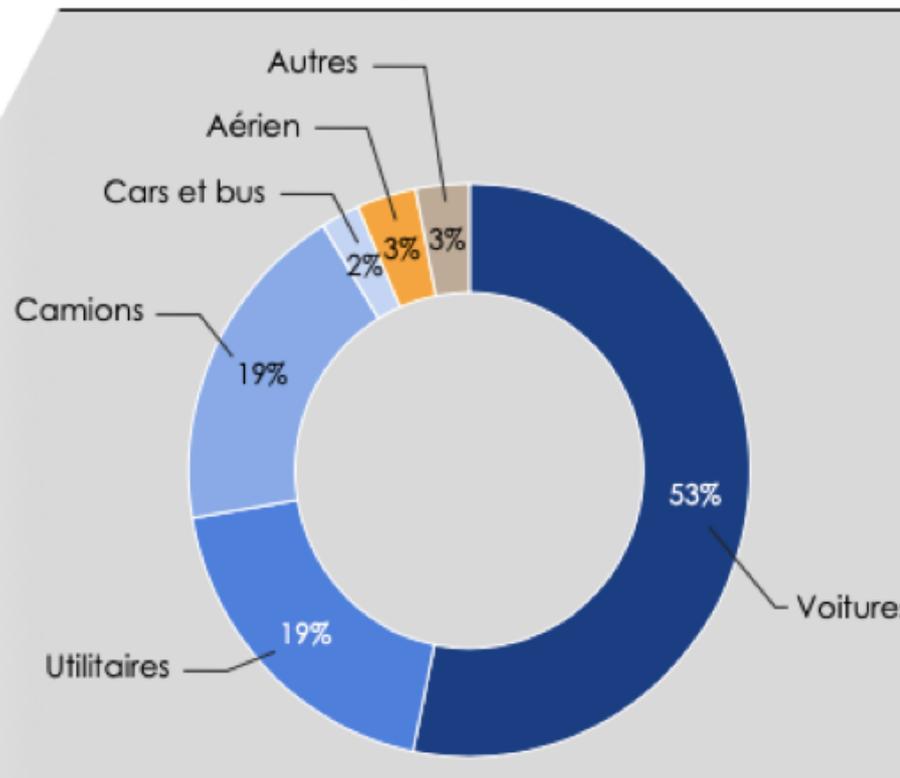
- Démarche et méthode
- Principaux résultats

Les enjeux de la mobilité bas carbone

Répartition des émissions de gaz à effet de serre par secteur en France en 2017



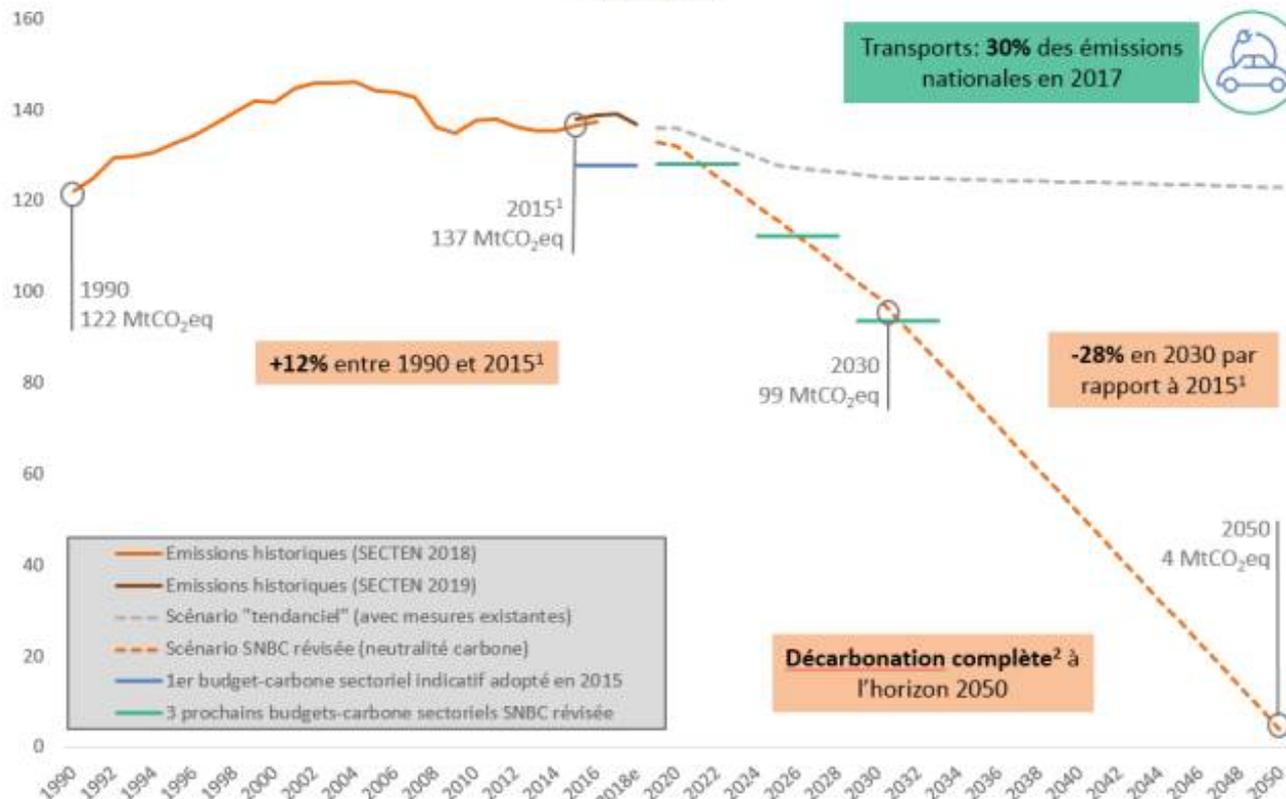
Décomposition des émissions directes des transports par catégories de véhicules



Source : reconstitution Carbone 4

Les enjeux de la mobilité bas carbone

Historique et projection des émissions du secteur des transports entre 1990 et 2050 (en MtCO₂eq)



¹Les émissions utilisées pour l'année 2015 sont celles de l'inventaire CITEPA SECTEN 2018

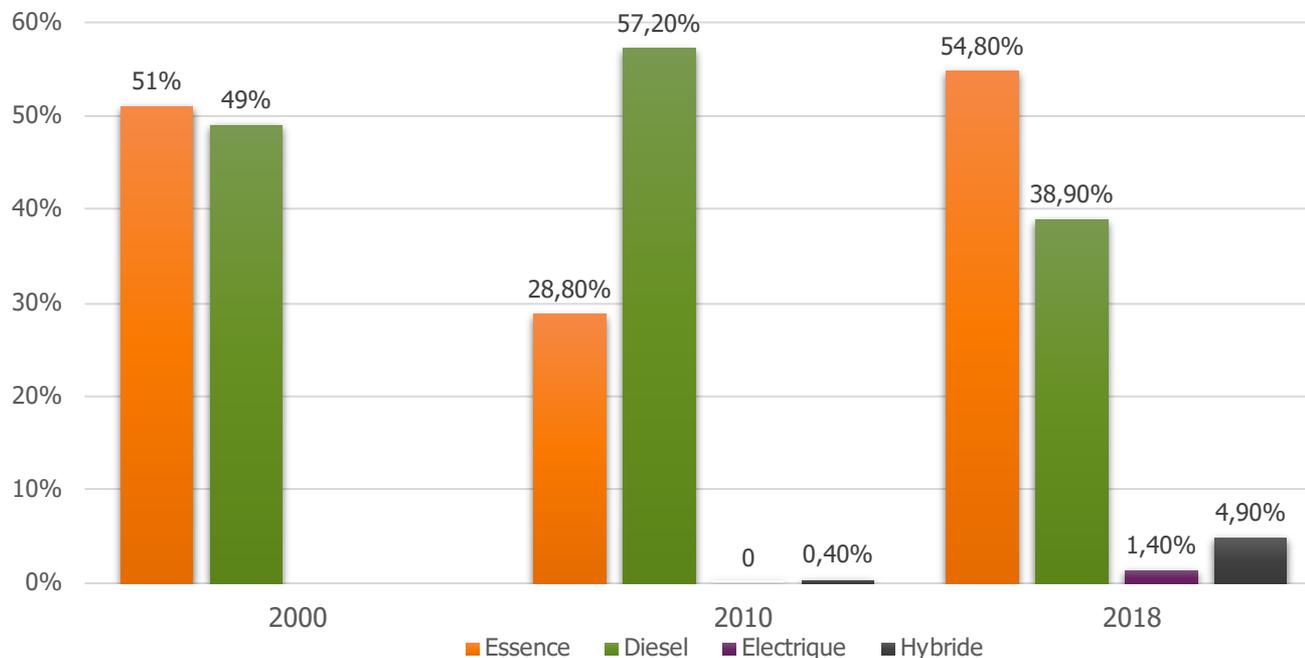
²Ne tient pas compte des fuites résiduelles « incompressibles » de gaz (gaz fluorés, gaz renouvelables) et des émissions résiduelles issues du transport aérien domestique.

e : estimation. Sources : inventaire CITEPA d'avril 2018 au format SECTEN et au périmètre Plan Climat Kyoto ; scénarios 2018 « Avec Mesures Existantes » et « Avec Mesures Supplémentaires »

Quelques tendances

- Un parc automobile encore **très dépendant du pétrole**

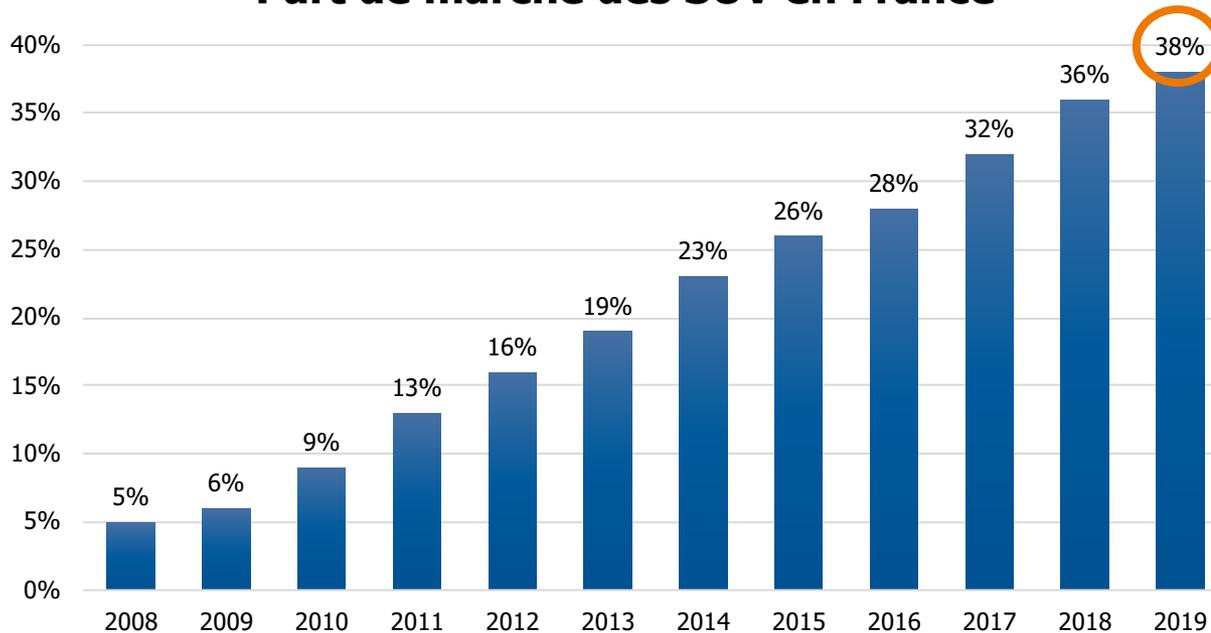
Part des motorisations dans les immatriculations de voitures particulières



Quelques tendances

- Des véhicules toujours plus **lourds et émissifs**

Part de marché des SUV en France



Les enjeux de la mobilité bas carbone

Une politique sociale indispensable

- Décarboner la mobilité : une **politique sociale indispensable** pour les ménages



131 €/mois



61 €/mois

Source : IPSOS 2019



Les enjeux de la mobilité bas carbone

La Loi d'Orientation des Mobilités

- La LOM : un cadre et une **boite à outils**



1. Cadrage

- Les chiffres clés de la mobilité de personnes en France
- Les enjeux de la mobilité bas carbone

2. Le « Guide pour une mobilité quotidienne bas-carbone » :

- **Démarche et méthode**
- Principaux résultats

Objectifs du projet

- Identifier les leviers opérationnels les plus pertinents pour décarboner la mobilité quotidienne
- Identifier les freins rencontrés par les acteurs locaux et ouvrir des pistes pour les lever
- Orienter les programmes dans le cadre des élections de mars 2020 et du prochain mandat municipal

Trois axes d'action



- Diminuer le **besoin de déplacement**
- Réduire les **distances parcourues**
- Favoriser le **report modal** depuis la voiture en solo
- Réduire les **émissions** du véhicule
Agir sur la **motorisation et le poids**

Trois axes d'action



- Diminuer le **besoin de déplacement**
- Réduire les **distances parcourues**

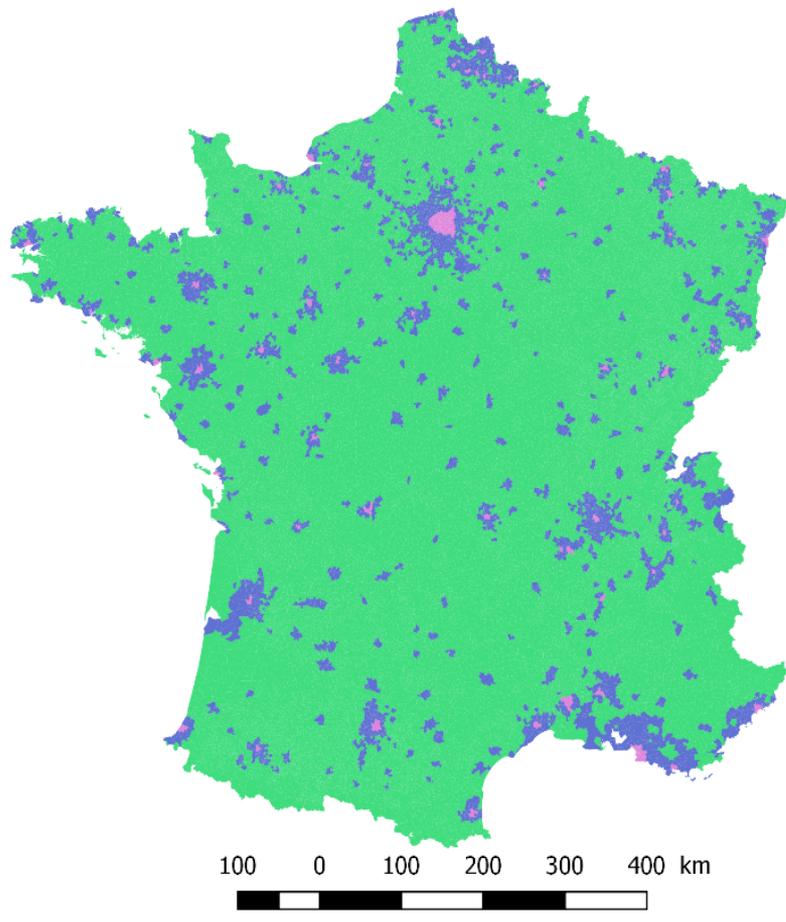


- Favoriser le **report modal** depuis la voiture en solo



- Réduire les **émissions** du véhicule
Agir sur la **motorisation et le poids**

Un focus sur les « zones de moyenne densité »



Zones de
Moyenne Densité =



27 M hab



450 hab. /km²

43%

Légende

Zonage IMMOVE

- ZMD
- Centre
- Rural

Démarche et méthode

Des études de cas dans les territoires français



Saint-Nazaire : 72 300 habitants
CA : 123 000 habitants
10 communes



Arras : 41 000 habitants
CU : 107 600 habitants
46 communes



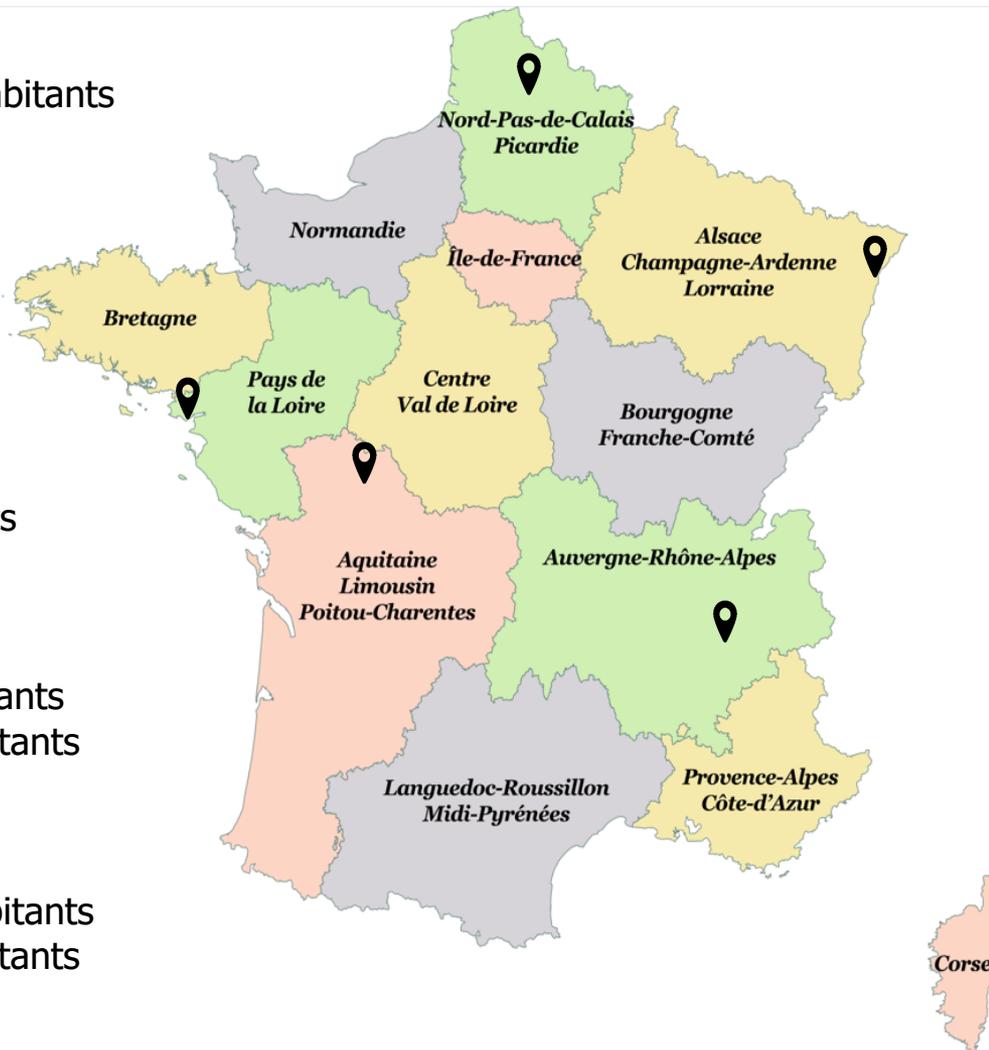
Poitiers : 88 300 habitants
CU : 191 800 habitants
40 communes



Grenoble : 158 000 habitants
Métropole : 443 100 habitants
49 communes



Strasbourg : 280 900 habitants
Métropole : 491 400 habitants
33 communes



Sur place

- 6-12 entretiens par territoire
- 2h par entretien
- 3-5 jours sur place



Mesures analysées

- Contexte des politiques de mobilité
- Politique menée pour les modes actifs et partagés
- Politique concernant la voiture
- Intégration tarifaire et MaaS
- Aménagement du territoire et urbanisme
- Plans de mobilité employeur (PDM)



Types d'interlocuteurs rencontrés

1. Elu.e mobilité de l'intercommunalité
2. Services techniques (mobilité et urbanisme)
3. Agence d'urbanisme
4. Référent.e.s mobilité en entreprise

Ponctuellement : exploitants des transports, associations vélo

1. Cadrage

- Les chiffres clés de la mobilité de personnes en France
- Les enjeux de la mobilité bas carbone

2. Le « Guide pour une mobilité quotidienne bas-carbone » :

- Démarche et méthode
- **Principaux résultats**

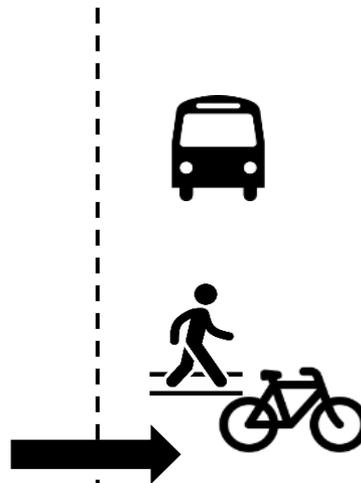
La nécessité d'une approche systémique et cohérente

- Faire émerger un **système cohérent d'alternatives** à la voiture en solo
- Encourager un « **urbanisme des courtes distances** »
- Agir sur **l'utilisation de la voiture** en solo

Encourager un « urbanisme des courtes distances »

Une forme urbaine pensée autour de l'utilisation de la voiture

- Spécialisation fonctionnelle
- Tissus urbains relâchés



Desserte peu **attractive**

Peu **agréables** et **sécurisés**

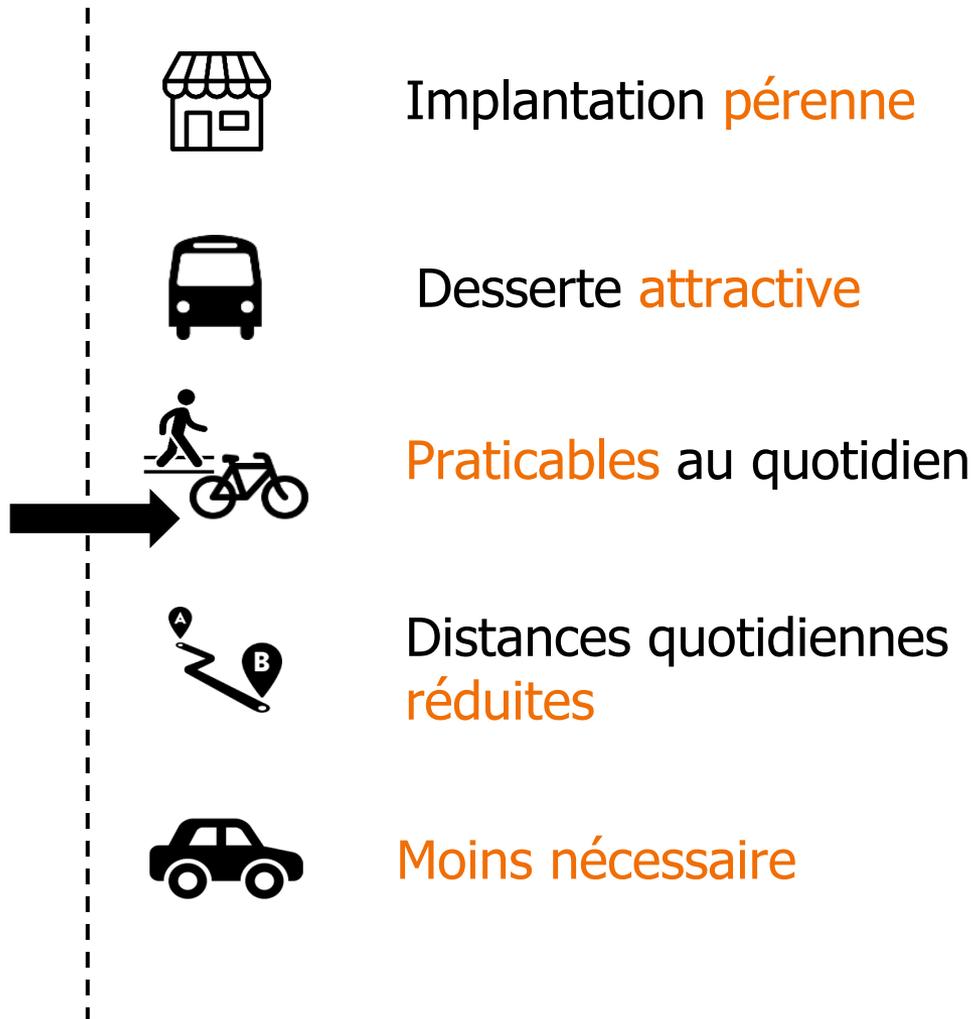
Quasi-**indispensable**

Constat

Encourager un « urbanisme des courtes distances »

Créer de la proximité dans la vie quotidienne

- Limiter et contrôler l'**étalement urbain**
- **Densifier** autour des axes TC structurants
- Créer de la **mixité fonctionnelle**



Action

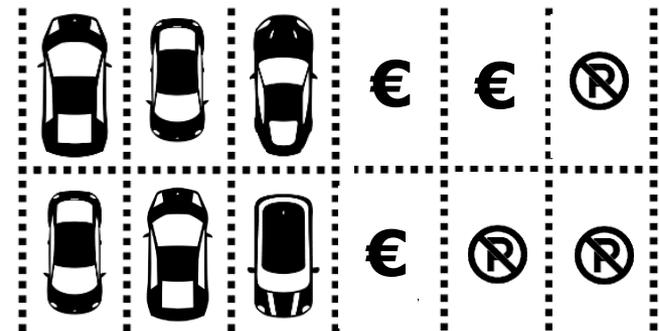
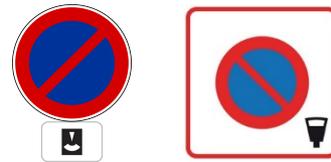
Réguler l'utilisation de la voiture

Dans les ZMD, une politique de stationnement :

- Peu contraignante
- Peu orientée vers le report modal
- Offre mal connue par les AOM



Agir sur le stationnement :



Réguler l'utilisation de la voiture

Agir sur la place de l'automobile : réduire les vitesses en ville

- Objectif : **apaiser** l'espace public



+ agréable
+ sécurisé



- attractif



Réguler l'utilisation de la voiture

Agir sur la place de l'automobile : réallouer l'espace public aux modes actifs et partagés

80% des rues sont consacrés à la **circulation et au stationnement** automobiles



Repenser l'espace urbain autour des **modes actifs et partagés**



La contrainte doit s'accompagner de contreparties en termes de bien-être pour gagner l'adhésion de la population.

Construire un système de modes alternatifs

Renforcer l'attractivité des transports en commun

- Articulation urbanisme-transport :
 - **Densifier** autour des axes existants
 - **Limiter et contrôler** l'étalement urbain



Le train : une offre structurante à mieux intégrer dans le système de mobilité du quotidien



Demain : rôle essentiel dans la mobilité locale

- Intermodalité
 - Cohérence tarifaire avec les réseaux de transports en commun urbains
 - Enjeu du dernier kilomètre



La desserte ferroviaire ne doit pas être un vecteur de périurbanisation

Le car express



Un moyen potentiellement efficace de décarboner les déplacements radiaux

- Voies réservées : peu d'évaluation de leur effet sur le report modal

Seule solution pertinente du point de vue décarbonation



Réaffectation d'une voie existante aux transports en commun

- Donner un avantage « de porte à porte » :
 - **Intermodalité** efficace avec les réseaux de proximité
 - Connexion entre voies réservées aux cars et aux bus dans zone urbaine



Proposer un service complémentaire au train

Construire un système de modes alternatifs

Construire des infrastructures cyclables

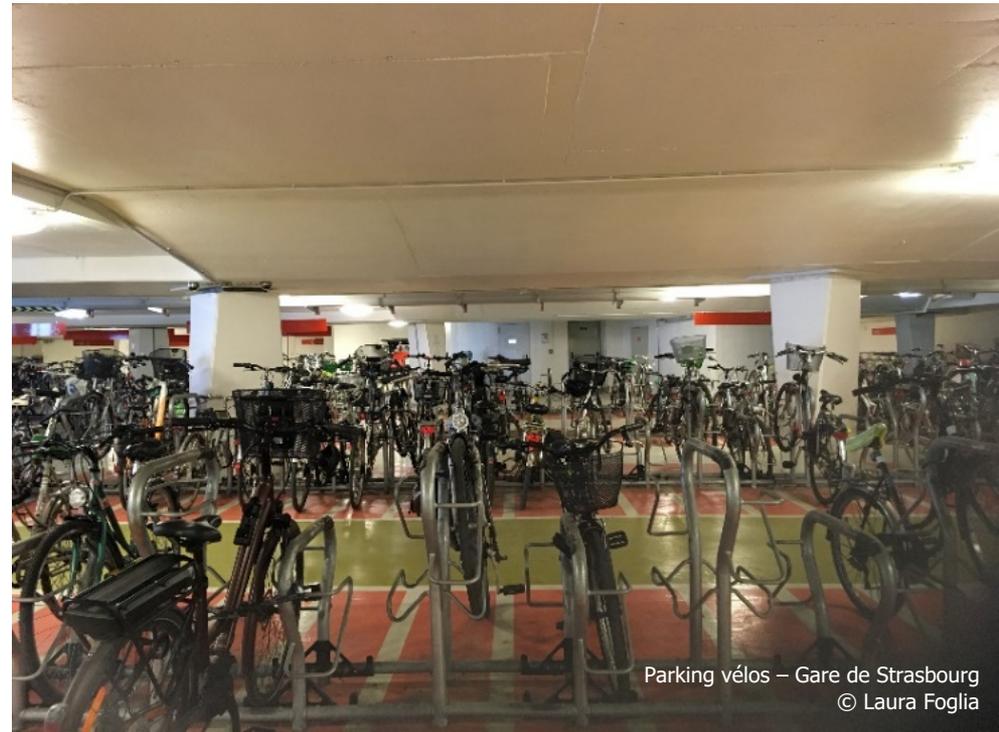
- Objectif : développer un réseau **lisible**, **sécurisé** et **continu**



Construire un système de modes alternatifs

Installer différentes formes de stationnement vélo

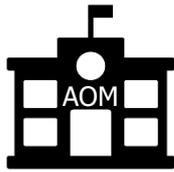
- Stationnement **pratique** à proximité des commerces
- Stationnement **sécurisé** à domicile / au travail
- Stationnement **en gare**



Construire un système de modes alternatifs

Faire émerger un écosystème de services

Plusieurs acteurs



Plusieurs services

- Marquage vélo
- Assurance vélo
- (Auto-)réparation
- Ateliers de remise en selle
- Prêts pour l'achat d'un VAE
- Services itinérants (location et réparation)

=> Penser le vélo comme un système

Construire un système de modes alternatifs

La marche : un mode pertinent qui fait trop peu souvent l'objet d'une politique dédiée

- Mode **décarboné**
- S'inscrit dans une **vie de proximité**

Aujourd'hui :

- Bénéficie d'**actions de revitalisation** des centres-villes...
- ... Mais fait très **rarement l'objet d'actions dédiées** dans le PDU



Centre-ville Poitiers
© Laura Foglia

Construire un système de modes alternatifs



Pour développer la pratique de la marche

- Elaborer une **politique de la marche** : plan piéton
- Travailler sur la **marchabilité** et l'**agrément** de l'espace public
- Penser la marche en **intermodalité** : condition *sine qua non* pour l'efficacité des transports en commun

Susciter et accompagner le changement de comportement

- Animations territoriales :
 - Challenge mobilité
 - Véloparade, fête du vélo
 - Terrain investi par les associations vélo
- Ateliers d'initiation :
 - Remise en selle vélo
 - Utilisation des transports en commun
- Accompagnement personnalisé :
 - Conseil en mobilité
 - Opérations ciblées
- Collaboration collectivités/ entreprises dans le cadre des Plans de Mobilité



Améliorer le suivi et l'évaluation des politiques de transport

- Quel **report modal** induit par l'utilisation des services de mobilité?
- Quelle « **rentabilité** » des investissements en termes de **fréquentation et de décarbonation**?
- Organiser le **partage des informations** entre acteurs
- Améliorer la **connaissance des montants dépensés**
- **Harmoniser les outils** d'évaluation et de suivi dans le cadre de la **trajectoire nationale** fixée par la SNBC



Merci pour votre attention

Contact : laura.foglia@mobilites.net

