

Transitions environnementales Enjeux autour des questions de mobilités et de transports

INTRODUCTION

Parmi les rencontres régionales Piver dédiées aux transitions territoriales, deux rencontres, dont celle à venir du 8 juin, seront consacrées aux transitions environnementales. Cette 39^e rencontre Piver s'inscrit dans le cadre de la Stratégie Nationale Bas-Carbone, de France Nation Verte ou encore de France 2030, visant, entre autres objectifs, à soutenir la transition écologique. Elle apportera un premier éclairage sur les questions des mobilités et des transports. Seront ainsi exposés la méthode retenue pour élaborer les scénarios de neutralité carbone dans les mobilités à l'horizon 2050, des travaux de recherche sur les déterminants du choix du mode de transport et les réflexions que cela suscite pour une mobilité bas carbone ainsi que la démarche itérative ayant abouti à la construction des objectifs du Plan de mobilité (PDM) de la MEL à l'horizon 2035. Suivront les présentations de la plateforme Mamobilité62 et les principaux résultats d'une étude sur les émissions de CO₂ liées aux déplacements domicile-travail en Hauts-de-France. Enfin, la rencontre se clôturera sur l'offre de service proposée d'une part par le Ministère de la Transition écologique via le projet de développement d'un tableau de bord des mobilités durables et d'autre part, par le CERDD via le réseau des ambassadeurs du développement durable.

QUELS SCENARIOS DE NEUTRALITÉ CARBONE DANS LES MOBILITÉS EN 2050 ?

(MATHIEU CHASSIGNET, ADEME HAUTS-DE-FRANCE)

La neutralité carbone à l'horizon 2050 appartient désormais au langage commun. Si sa définition est à peu près partagée, le chemin pour l'atteindre reste encore flou, voire totalement inconnu, pour la plupart des décideurs et des citoyens. Afin de faciliter le passage à l'action, l'ADEME a donc réalisé un exercice de prospective reposant sur deux ans de travaux d'élaboration. L'objectif de cet exercice de scénarisation est de contribuer à rassembler des éléments de connaissances techniques, économiques et sociales.

Ce travail propose quatre chemins « types », cohérents et contrastés, pour conduire la France vers la neutralité carbone en 2050 et déclinés pour

tous les secteurs : bâtiment, industrie, agriculture... et mobilités. Ces 4 chemins possibles sont très différents les uns des autres et reposent chacun sur des leviers spécifiques. Certains misent sur des actions sur les sobriétés (réduire la distance de nos déplacements grâce

à un retour à plus de proximité) ou le report modal vers les modes de déplacements les moins émetteurs, d'autres reposent davantage sur les leviers technologiques tels que l'efficacité énergétique des véhicules et le développement des carburants alternatifs.



Quelles scénarios de neutralité carbone dans le domaine des mobilités ?



MOBILITÉ BAS CARBONE : ALLONS-NOUS VERS UN PERMIS DE BOUGER ?

(STÉPHANE LAMBRECHT, LABORATOIRE DE RECHERCHE SOCIÉTÉS & HUMANITÉS, UPHF)

La transition vers une mobilité bas carbone va profondément bouleverser les habitudes. Pour atteindre les objectifs, différents types d'instruments peuvent être mobilisés, basés sur des normes, des systèmes incitatifs, des accords volontaires ou encore sur des incitations douces (nudges). Le transport est l'un des secteurs les plus émetteurs de gaz à effet de serre. Concernant la mobilité des personnes, le focus retenu ici porte sur les déplacements domicile-travail et l'utilisation d'instruments incitatifs. Les tentatives d'instaurer un système incitatif de type fiscal (taxe carbone) se sont heurtées au problème de l'acceptabilité par les publics visés. Une dimension de ces dispositifs a trop souvent été négligée : elle concerne le fait que, même après changement des comportements, les ménages continueraient de supporter des prélèvements fiscaux sur leur

pollution résiduelle. Cette pollution résiduelle est celle qui subsisterait, même si la transition était réussie. Deux solutions peuvent être envisagées pour lever cet obstacle. La première consisterait à sanctuariser ces recettes et à les redistribuer sous forme forfaitaire aux ménages qui les supportent. Une manière d'asseoir la crédibilité du public dans ce dispositif serait de séparer ces recettes du budget général et de les installer dans un fonds destiné à faciliter la transition. Une autre piste, plus expérimentale, consisterait à créer des comptes carbone individuels. À intervalle régulier, ces comptes carbone seraient abondés en droits d'émissions à durée de vie finie et représenteraient ce que chacun pourrait potentiellement émettre sans payer, sur la période. La somme de ces droits représenterait évidemment le cap à atteindre mais on disposerait d'une marge de

manœuvre appréciable pour définir qui reçoit combien et ainsi intégrer des considérations de justice distributive à la gestion de la transition. Une telle expérimentation devrait apporter des réponses sur deux dimensions. Tout d'abord la dimension pratique : comment prendre en main ce compte carbone, comment suivre l'évolution de l'encours des droits, quels biais cognitivo-comportementaux risquait-on d'observer ? Ensuite, il faudrait étudier la faisabilité d'un mécanisme de flexibilité qui autorisait ceux qui consomment moins que leur dotation à offrir leurs excédents à ceux qui ont besoin de plus que la dotation. Le prix de ces tonnes de carbone échangées refléterait la rareté relative de la ressource et il y aurait lieu d'étudier si ce mécanisme serait à même de guider l'adaptation des comportements.

ÉMISSIONS DE CO₂ ISSUES DES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL : PREMIERS RÉSULTATS ET USAGES AUTOUR DES POLITIQUES DE MOBILITÉ

(SOLÈNE HILARY, GÉRALDINE CARO, INSEE – GRÉGORY MARLIER, AGENCE HAUTS-DE-FRANCE 2020-2040)

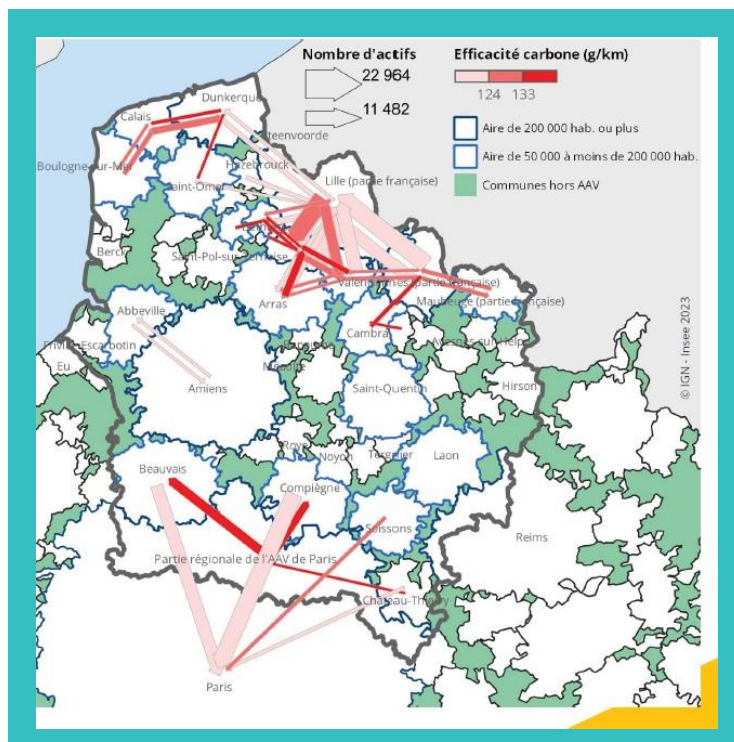
L'Insee travaille en partenariat avec la Région Hauts-de-France et la Dreal sur un projet d'étude sur les émissions de gaz à effet de serre (GES) lors des déplacements domicile-travail. En 2019, 2 116 200 actifs résident dans les Hauts-de-France et se déplacent pour travailler. Ils émettent en moyenne 833 kg de GES en équivalent CO₂ par an lors de leurs déplacements domicile-travail, soit 7 % de plus qu'en France de province. Les actifs habitant la région parcourent en effet des distances plus

longues, mais les actifs les plus éloignés de leur emploi utilisent plus souvent les transports en commun pour s'y rendre. Les habitants des pôles émettent près de deux fois moins de GES que ceux des couronnes, grâce à des distances parcourues plus courtes et à un moindre usage de la voiture. Les actifs changeant d'aire d'attraction des villes émettent beaucoup de CO₂. En termes d'usages, cette étude contribuera à appuyer les outils de planification régionaux qui intègrent les enjeux de mobilité

durable et alimentera la mobilisation autour de la dynamique REV3.



NOMBRE D'ACTIFS SE DÉPLAÇANT ET EFFICACITÉ CARBONE (gCO₂e/KM) MOYENNE POUR LES PRINCIPAUX FLUX ENTRE AAV DE DOMICILE ET DE TRAVAIL PAR ACTIFS HABITANT LES HAUTS-DE-FRANCE EN 2019



Sources : Calculs Insee-SDES à partir de sources diverses
 Champ : flux entre AAV \geq 2 000 actifs

DÉFINITION DES OBJECTIFS DU PLAN MOBILITÉ DE LA MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE À L'HORIZON 2023

(PATRICK PALMIER, CEREMA – KARINE SZYMANSKI PANNETIER, MEL)

La Métropole européenne de Lille a arrêté son projet de Plan de Mobilité en juin 2022. Pour élaborer ses objectifs de mobilité, elle a missionné le groupement Cerema-Explains-Interface Transport pour l'accompagner. L'objectif était de parvenir à définir des objectifs de mobilité qui soient : compatibles avec les objectifs définis auparavant dans les documents de planification que sont le SCOT et le PCAET ; cohérents avec les projections OMPHALE de l'INSEE à l'horizon 2035 et les projets de la Métropole en termes de localisation de zones d'activités et d'emplois ; s'inscrivant dans la trajectoire nationale bas carbone de neutralité carbone en 2050.

Au final, ce travail a dû s'appuyer sur un croisement de nombreuses sources de données différentes à plusieurs échelles sur l'ensemble des modes de transport et sur plusieurs

thématiques : projections socio-économiques, modélisation multimodale des déplacements, EMC², enquêtes cordons, Diagnostic Énergie Émissions des Mobilités (DEEM), Freturb,

de GES compatibles avec les différents documents de planification et de travaux de projections effectués. La proposition s'attache présenter les objectifs chiffrés, la méthodologie et

le processus ayant conduit à ces objectifs.



parc automobile, projets de transports urbains ferroviaires, mesures de covoiturage pour parvenir à définir des objectifs de mobilité et d'émissions

PLATEFORME MAMOBILITÉ62 : ACCOMPAGNER LES PUBLICS FRAGILES DANS L'ACCÈS AUX OFFRES DE MOBILITÉ PLUS ÉCOLOGIQUES

(VINCENT LEMAITRE, DÉPARTEMENT DU PAS-DE-CALAIS)

La dynamique en faveur d'une mobilité plus écologique est propice au développement de la mobilité plus inclusive.

Elle permet le développement de solutions nouvelles de mobilité certes plus écologiques mais aussi plus économiques pour ces publics.

A travers l'intervention de ses 10 conseillers mobilité, Mamobilité62, la plateforme mobilité départementale du Pas-de-Calais, facilite chaque année l'accès à plus de 1 250 personnes vulnérables à ces solutions en y apportant une meilleure

information, une meilleure pédagogie, un accompagnement renforcé pour mieux connaître les fonctionnalités de ces nouveaux services de mobilité (ateliers « remise en selle » ; ateliers « Train », « bus » ; « co-voiturage »).

Par ailleurs, sur certains territoires, ce sont de véritables alternatives à l'usage de la voiture dont les coûts d'acquisition et d'entretien sont trop onéreux.

Une **plateforme de mobilité** est un dispositif d'animation et de coopération au service de tous les acteurs concernés au plan local (collectivités, acteurs de l'emploi, de l'insertion, de la mobilité, associations, employeurs...). *Laboratoire de la Mobilité inclusive(2021) Tout comprendre des plateformes de mobilité.*

Les **plateformes de mobilité** facilitent l'accès des plus fragiles à une mobilité autonome, garante de leur inclusion sociale et/ou de leur insertion professionnelle, par une approche basée **sur l'accompagnement personnalisé**.
Laboratoire de la Mobilité inclusive(2021) Tout comprendre des plateformes de mobilité.

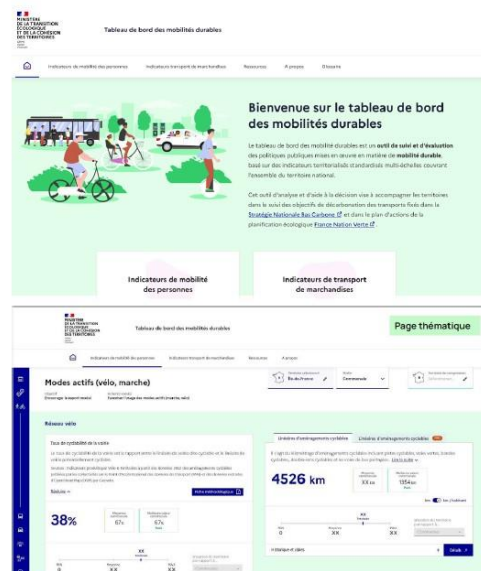
PÔLE THÉMATIQUE À VOCATION NATIONALE PILOTÉ PAR LA DRIEAT : PROJET DE DÉVELOPPEMENT D'UN TABLEAU DE BORD DES MOBILITÉS DURABLES

(CINDIE ANDRIEU-DUPIN (DIRECTRICE D'ÉTUDES), DRIEAT ÎLE-DE-FRANCE)

Dans le cadre de la « mission connaissance » du pôle ministériel pilotée par le CGDD/Ecolab et le SG avec la création de « pôles régionaux à vocation nationale », la DRIEAT Île-de-France a présenté une offre de service à vocation nationale sur le thème de la mobilité durable. Le tableau de bord des mobilités durables, dont le déploiement est piloté par le Service Connaissance et Développement Durable de la DRIEAT avec le soutien de la DGITM, est un outil de suivi et d'évaluation des politiques publiques mises en œuvre en matière de mobilité durable basé sur des indicateurs territorialisés standardisés multi échelles. Il constituera un outil d'analyse et d'aide à la décision pour accompagner les territoires dans le suivi des objectifs de décarbonation des transports (Stratégie Nationale Bas Carbone, France Nation Verte).

Après une phase de structuration de l'offre de service, le projet est aujourd'hui dans une phase d'expérimentation avec une équipe projet constituée d'une diversité de partenaires du pôle ministériel (directions centrales, opérateurs de l'État, directions régionales et départementales).

170 indicateurs « métiers » ont déjà été identifiés et une maquette de l'outil a été réalisée. La réalisation d'un prototype sous forme d'application web (R Shiny) intégrant une vingtaine d'indicateurs est prévue d'ici la fin de l'été 2023.



P RÉSENTATION DU RÉSEAU DES AMBASSADEURS DU DÉVELOPPEMENT DURABLE DU CERDD (NICOLAS PARIS – AMBASSADEUR DU RÉSEAU)

Le réseau des ambassadeurs du développement durable permet à n'importe quel organisme (collectivités territoriales, entreprise, association,...) qui le sollicite auprès du CERDD, de bénéficier d'une intervention gratuite et pédagogique de sensibilisation aux enjeux du développement durable et des changements climatiques.

Les interventions sont préparées avec le CERDD et l'intervenant du réseau afin qu'elles répondent le mieux

possible à la demande formulée et aux attentes du public cible (salariés, grand public, étudiants, dirigeants et élus,...).

Elles peuvent porter sur une thématique générale ou particulière (par exemple : l'alimentation durable, la biodiversité, les écogestes du quotidien, le rôle des collectivités territoriales dans les transitions,...).

Le réseau réunit à date 110 intervenants aux profils variés et a permis, depuis sa création en 2010, de sensibiliser plus de 18000 personnes dans toute la région Hauts-de-France.

N'hésitez plus, rejoignez le réseau ou sollicitez une intervention !

<https://urlz.fr/n1lk>



Pour en savoir plus, retrouvez les présentations en ligne :

<https://piver-hauts-de-france.org>



Retrouver l'actualité de PIVER :

www.piver-hauts-de-france.org

contact@piver-hauts-de-france.org



@piver_hdf - <https://urlz.fr/8UWz>

