





# LA MOBILITÉ DURABLE, UNE SOLUTION AUX DÉCROCHAGES CARBONE ET AUX POLLUTIONS ATMOSPHÉRIQUES?





#### Ordre du jour



- 1. Le Réseau Action Climat
- 2. L'Association Bilan Carbone
- 3. Introduction
  - i. Décrochage des objectifs de mobilité
  - ii. Pollutions atmosphériques
  - iii. Enjeux de la mobilité durable
- 4. Table-ronde
  - i. Transport public français: enjeux et perspectives, UTP
  - ii. Mobilité et GES en IDF, Ile-de-France Mobilités
  - iii. Réalisation de son plan de mobilité, Ekodev
- 5. Échanges avec la salle
- 6. Synthèse





## MOT DE BIENVENUE, RAC - ABC

Lorelei Limousin

Responsable des politiques **Climat** -Transports RAC



8

Jouairyatou Wague

Cheffe de projet énergie-climat **ABC** 





### **MOBILITES / CLIMAT**

Propositions des organisations environnementales pour la mobilité durable, la santé et le climat

































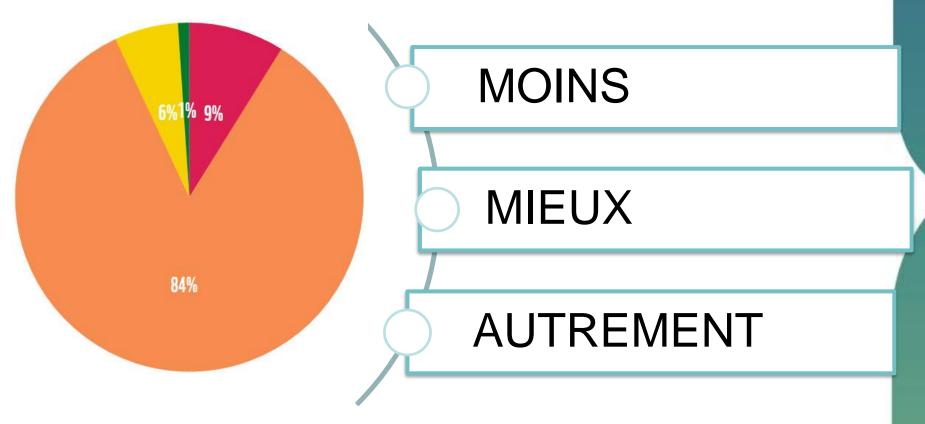








#### PROJET DE LOI DES ONG



15 mesures pour une transition juste et sortir du tout voiture et de la dépendance aux fossiles



https://reseauactionclimat.org/projet-loi-ong-transportsmobilite/ Partie 1 Partie II Partie III Partie IV Partie V

#### III – PROPOSITIONS D'AMELIORATIONS

- 1. INSCRIRE LES OBJECTIFS PLAN CLIMAT
- 2. DECLINER LES OBJECTIFS CLIMAT DANS LES PLANS DE MOBILITE
- 3. UNE GOUVERNANCE DES TRANSPORTS POUR LES USAGERS ET L'ENVIRONNEMENT
- 4. INSTAURER UNE REGLE D'OR CLIMATIQUE
- 5. INSTAURER UN MORATOIRE SUR LES SURFACES COMMERCIALES
- 6. EQUITE FISCALE DANS LE FRET
- 7. CONTRIBUTION CLIMAT DU TRANSPORT AERIEN
- 8. PLAN VÉLO & FORFAIT MOBILITÉ DURABLE
- 9. DES AIDES A LA TRANSITION ECOLOGIQUE ET SOLIDAIRE POUR TOUS



Partie I Partie II Partie II Partie IV Partie IV

### LE TABLEAU DE BORD CLIMATIQUE

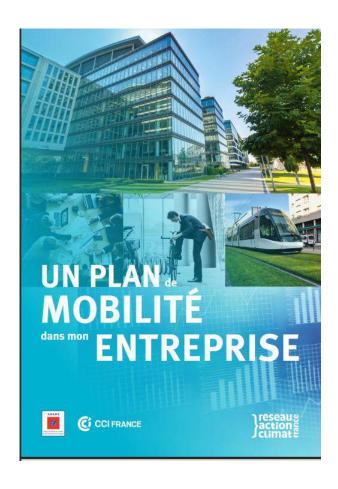




SEULEMENT UN TIERS DU CHEMIN PARCOURU POUR RÉPONDRE À L'URGENCE CLIMATIQUE!

HTTP://RESEAUACTIONCLIMAT.ORG/TRANSPORTS-TABLEAU-BORD-CLIMATIQUE/

## Plaquette sur les plans de mobilité

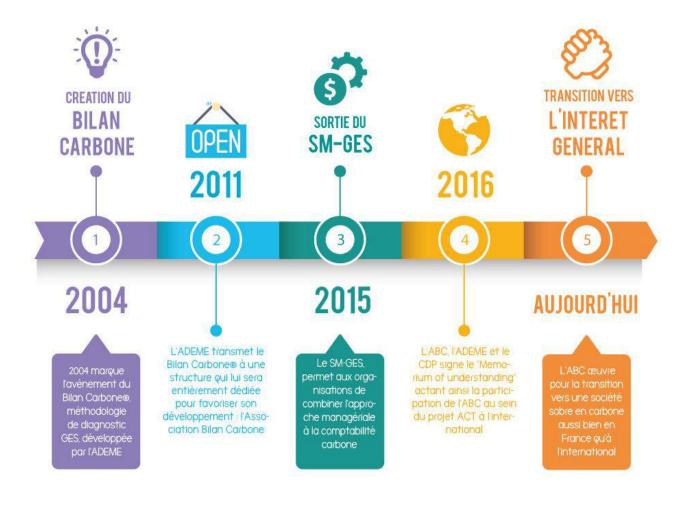






## L'ABC depuis 2011







#### Méthodes et outils



La V8 du Bilan Carbone®



Contribuer au développement international des méthodologies françaises d'évaluation GES

 Soutenir les territoires français et européens dans leurs actions de réduction de leurs émissions de GES

Publication du « panorama des outils à destination des organisations pour la transition bas-carbone »



Animation de la plateforme Clim'Foot



Formation des organisations à la méthodologie ACT



Publication des « bonnes pratiques des territoires en faveur du climat »







## INTRODUCTION

#### Benjamin Boisserie

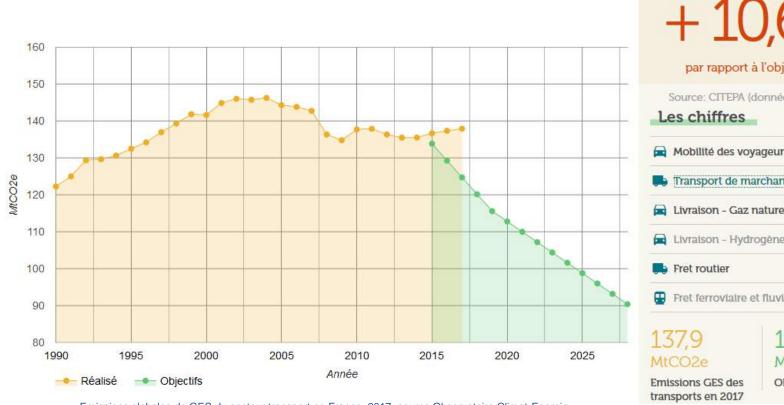
Chargé de projet énergie - climat ABC





#### Décrochage des objectifs de mobilité





+ 10,6 % par rapport à l'objectif 2017 Source: CITEPA (données provisoires) Mobilité des voyageurs +3,1 % Transport de marchandises +0,5 % Livraison - Gaz naturel +8,8 % Livraison - Hydrogène +46.5 % +2,6 % Fret ferroviaire et fluvial -16,6 % 124.7 MtCO2e Objectif pour 2017

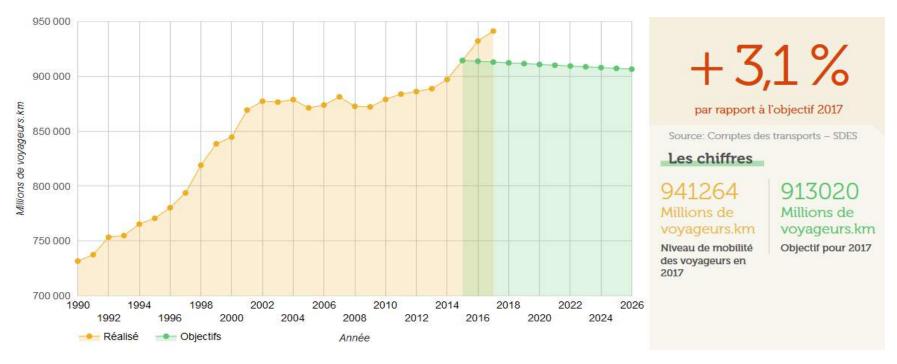
Emissions globales de GES du secteur transport en France, 2017, source Observatoire Climat-Energie

Depuis 2015: Décrochage des objectifs carbone du secteur transport



#### Décrochage des objectifs de mobilité





Niveau de mobilité des voyageurs en km, 2017, source Observatoire Climat-Energie

Décrochage des objectifs km du secteur mobilité



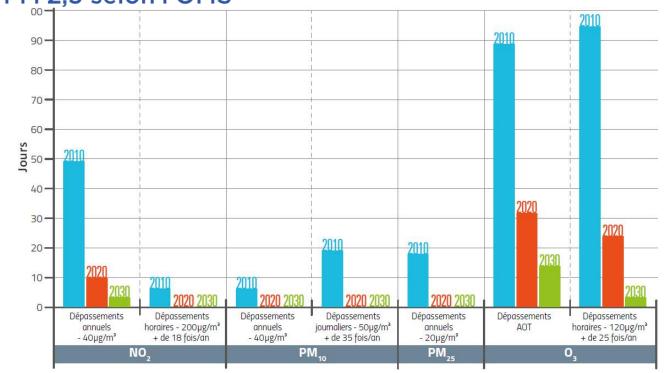
#### Pollutions atmosphériques



- 48000 décès prématurés/an estimés par Agence Nationale de Santé Publique (2016)
- Cout de 100  $\overline{M} \in /an$  selon un rapport sénatorial

 92 % de la population française exposée à des concentrations excessives de PM 2,5 selon l'OMS

Dépassement des valeurs limites (PM10, PM2,5 et NO2) et des valeurs cibles (O3)





#### Enjeux de la mobilité





- Plan de déplacement d'entreprises
- Télétravail

 Coordination des acteurs au niveau territorial Transport bas-carbone

Mobilité décarbonée Réseaux existants ++

- Covoiturage
- Service augmentant taux de remplissage

Report modal

- Transport en commun
- Mobilité douce/active (marche + vélo)



# Le transport public français : enjeux et perspectives

Stéphanie Lopes d'Azevedo

Chargée de mission Economie et RSE, département des Affaires économiques et techniques

Chargée des relations interprofessionnelles auprès de délégué général.



#### **L'UTP**

- Union des Transports Publics et ferroviaires
- L'UTP est une organisation professionnelle regroupant près de 200 entreprises de transport urbain, liées à des groupes de transport ou indépendantes (sous DSP ou en régie), de transport ferroviaire fret ou voyageurs et des gestionnaires d'infrastructures ferroviaires.
- Elle représente la profession et défend les intérêts collectifs de ses adhérents et du transport public auprès des institutions françaises et européennes.
- Elle conduit des études et des enquêtes auprès de ses adhérents et en publie les résultats.
- Elle gère 3 conventions collectives.



# 2 échelons d'organisation des transports publics en France (hors Etat)

- L'échelon des agglomérations, communautés de communes, communautés urbaines, métropoles... et de l'Ile-de-France pour le transport <u>majoritairement</u> urbain, opéré le plus souvent par des autobus, des tramways, des métros
- L'échelon régional pour le transport non urbain opéré par des autocars et des trains.
- > Chaque échelon passe des contrats avec des opérateurs publics ou privés pour réaliser le service.
- C'est la collectivité locale qui décide de l'offre de service et de sa tarification.



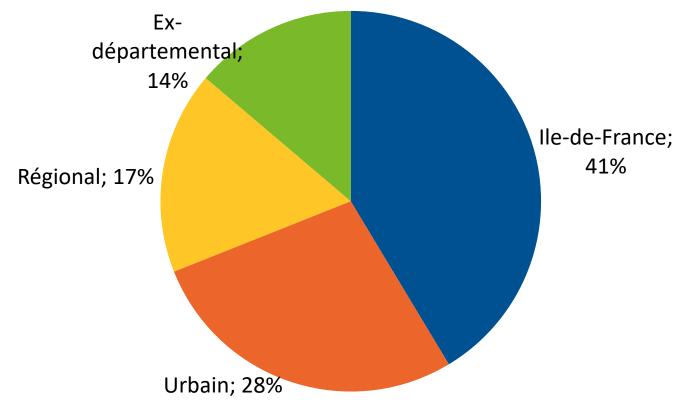
## Les enjeux du transport public urbain

- Equité territoriale
  - => 25% du territoire français sont couverts par l'une des 330 AOM, mais elles regroupent 75% de la population.
- Equité sociale
  - => 65% des voyages sont réalisés avec un titre réduit ou gratuit
  - => une recette par voyage de 0,5 euro
  - => des tarifs spécifiques pour les plus fragiles dans tous les réseaux
- Préservation de l'environnement
  - => 240 personnes transportées = 1 tramway = 3 bus = 180 voitures
  - => près de 40% des voyages réalisés dans un mode à traction électrique (moins de 7 g de CO2 par km)



## Le financement du transport public

Près de 30 Mds € mobilisés chaque année pour financer les transports publics. Les 2 échelons territoriaux (AOM et régions) ne disposent pas des mêmes ressources.



Source: GART



## Le cas particulier du transport urbain

- Des périmètres de compétence des autorités organisatrices qui évoluent chaque année (sauf pour le périmètre de l'Ile-de-France) et s'étendent vers des zones de moins en moins denses
- Une ressource spécifique : le versement transport , acquitté par les employeurs de plus de 11 salariés, qui couvre environ 40% des dépenses de fonctionnement.
- Une contribution des usagers qui est passée de 50% à 30% en 25 ans.
- La question de la gratuité totale qui se pose et interroge les notions d'usager et de contribuable.







# Mobilité durable en Île-de-France

11 avril 2019 Petit-déjeuner thématique de l'ABC

Olivier Mahieu Chargé d'études Île-de-France Mobilités - Direction Prospective et Etudes



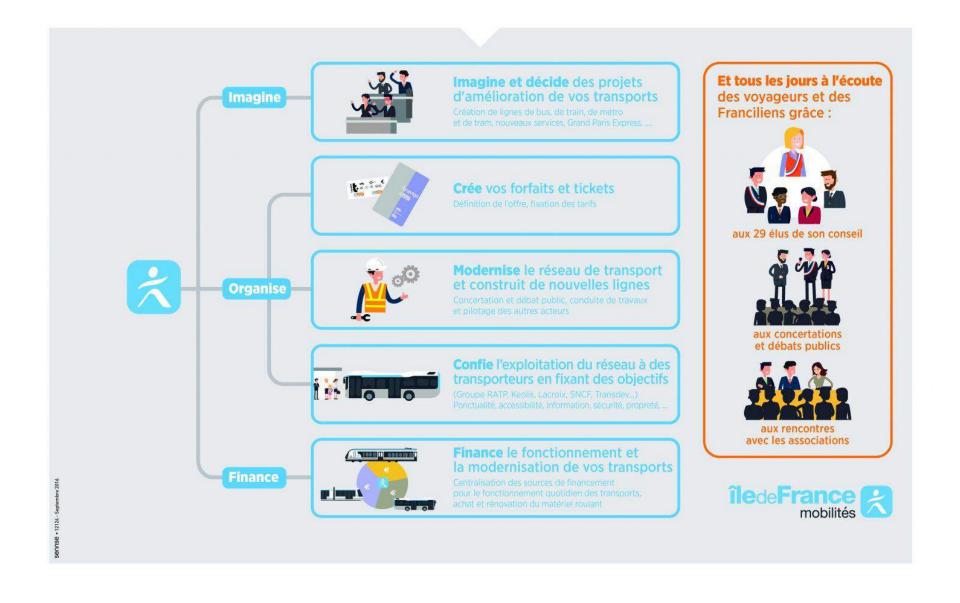
#### Sommaire

Emissions de GES et de polluants liées à la mobilité en Île-de-France

Changer la mobilité pour réduire les émissions

Quelques exemples de politiques en faveur de la mobilité durable en Île-de-France

## Île-de-France Mobilités imagine, organise et finance les transports publics en Île-de-France



01

Emissions de GES et de polluants liées à la mobilité en Île-de-France



## 2001-2010 : une évolution favorable aux transports collectifs en Île-de-France

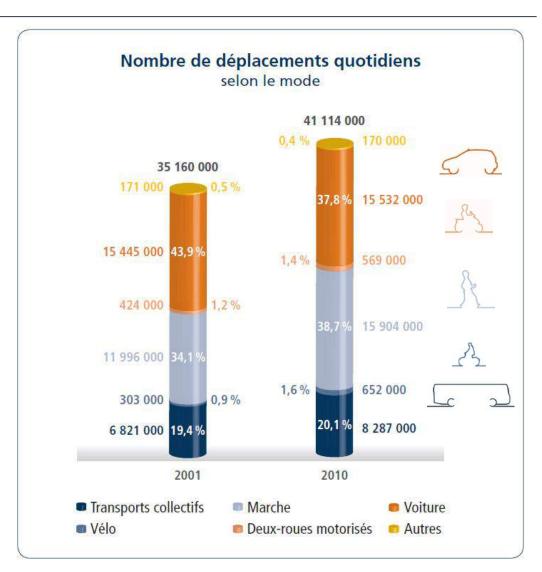
## Forte hausse des transports collectifs

+ 21 % de déplacements

#### Stagnation de la voiture

+ 0,6 % de déplacements

## Multiplication par deux des déplacements à vélo

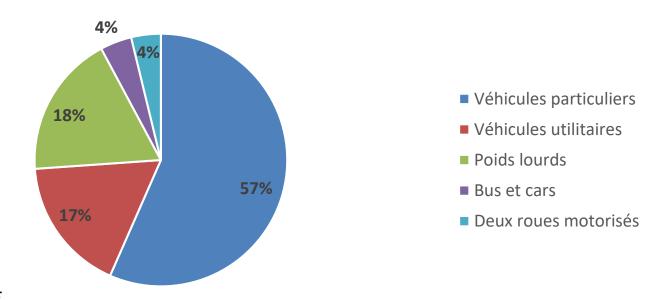


Source: EGT 2010, STIF-Omnil-DRIEA

#### Le transport routier, un gisement important d'émissions de GES

 Le transport routier est responsable de 29% des émissions directes et indirectes de GES en 2015

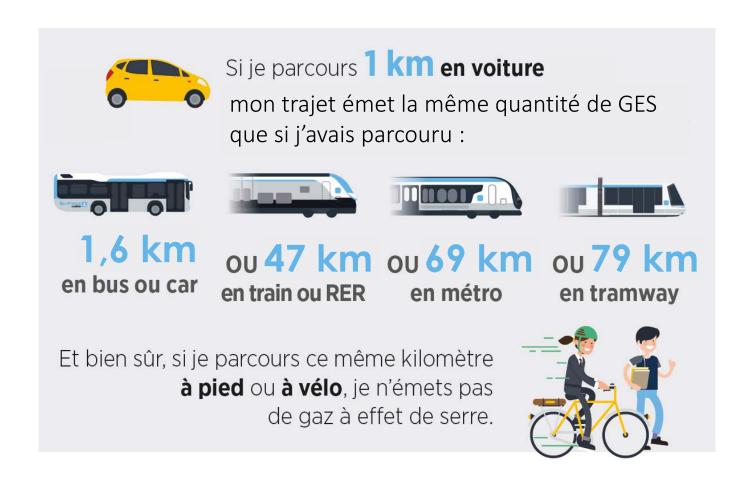
Répartition des émissions de GES du transport routier en Île-de-France en 2015



Source : Airparif

Outre les émissions de GES et l'impact sur le climat, le transport routier est aussi une source importante d'émissions de polluants atmosphériques nocifs pour la santé (NOx, PM, COVNM, NH3...)

#### Des niveaux d'émissions très contrastés entre les modes



Source : Île-de-France Mobilités

02

Changer la mobilité pour réduire les émissions de GES et de polluants

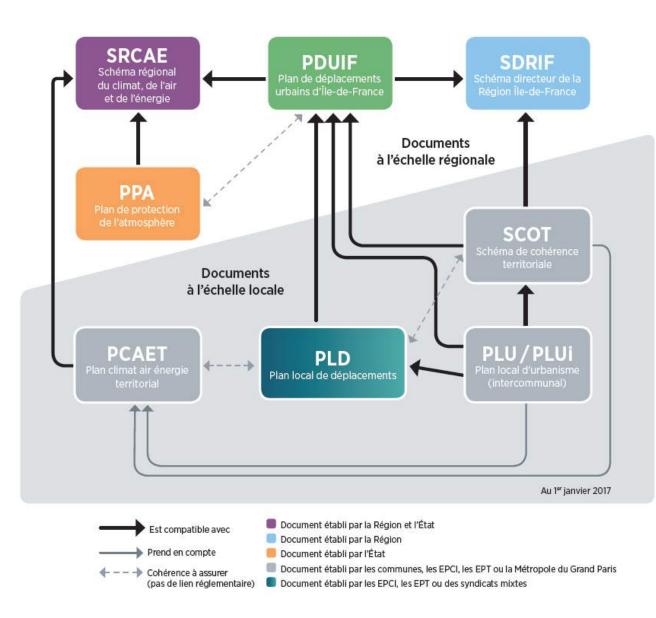


#### Une cohérence entre politiques environnementales et de mobilité

Le volet transport du SRCAE et le PDUIF ont été élaborés en parallèle.

Le PDUIF a été approuvé en 2014, sa feuille de route pour les années 2017-2020 en 2017

Le PPA a été approuvé en janvier 2018.



#### LE PDUIF : une stratégie qui se décline en 9 défis et 34 actions

#### Le PDUIF doit assurer un équilibre durable

- Construire une ville plus favorable aux déplacements à pied, à vélo et en transports collectifs
- 2 Rendre les transports collectifs plus attractifs
- Redonner à la marche de l'importance dans la chaîne de déplacement
- Donner un nouveau souffle à la pratique du vélo
- Agir sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés
- Rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacement
- Rationnaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser l'usage de la voie d'eau et du train
- Construire un système de gouvernance qui responsabilise les acteurs dans la mise en œuvre du PDUIF
- 9 Faire des Franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements



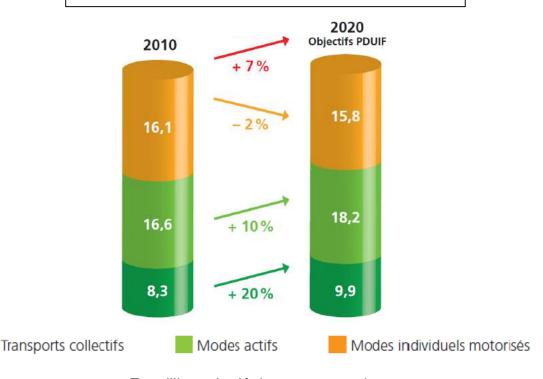
#### Des objectifs ambitieux, atteignables à 2020

## Les actions inscrites au PDUIF visent d'ici à 2020

- augmenter fortement l'usage des transports collectifs (+20 %) et des modes actifs (+10%)
- diminuer le trafic routier (-2%)

pour répondre aux objectifs environnementaux dans un contexte de croissance des déplacements

#### Evolution des déplacements quotidiens

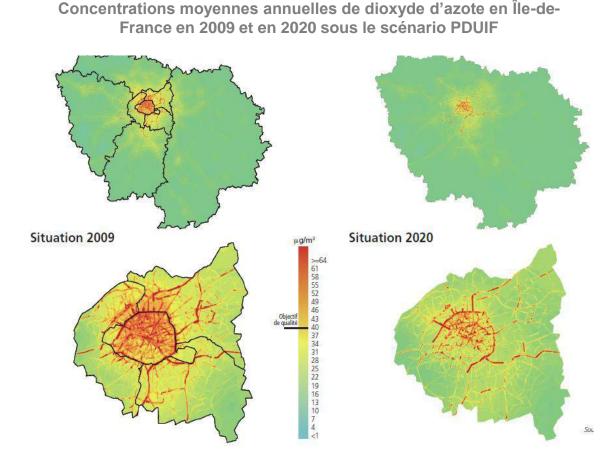


En millions de déplacements par jour

## Des objectifs de mobilité pour atteindre les objectifs environnementaux

## Avec la mise en œuvre des actions du PDUIF, on atteint :

- Une réduction de 20 % des émissions de gaz à effet de serre liées aux transports
- Une forte amélioration de la qualité de l'air



03

Quelques exemples de politiques en faveur de la mobilité durable en Île-de-France



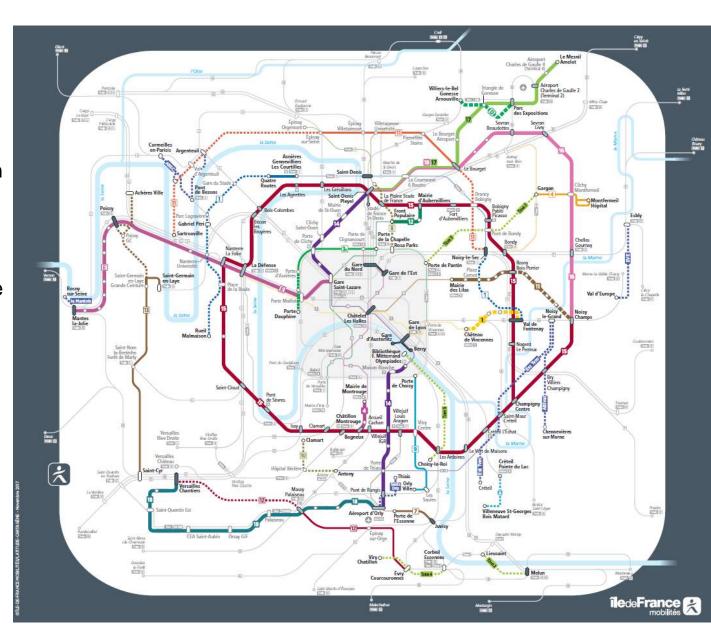
#### Les grands projets d'infrastructures de transports collectifs

## Projets pilotés par Îlede-France Mobilités

 60 projets (RER, métro, tramways, tram express, T Zen etc.)

#### **Grand Paris Express**

 200 km de lignes de métro automatique



#### Réseau ferré : restaurer la régularité, offrir plus de confort

### + de 700 rames neuves ou rénovées livrées de 2016 à 2021

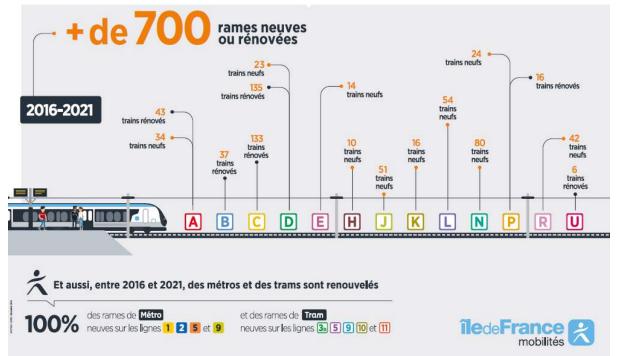
 Un investissement de près de 10 milliards d'€

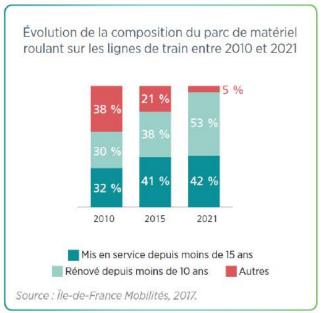
Des nouvelles commandes lancées pour une livraison de 2022 à 2028





#### Des schémas directeurs pour chaque ligne







#### Mettre en œuvre le plan bus et la transition énergétique du parc

#### Plus d'offre

- Améliorer le niveau de service sur les lignes les plus chargées
- Réorganiser les réseaux selon les besoins
- Créer de nouvelles lignes

#### La transition énergétique du parc

- Objectifs:
  - 2025 : pour les zones urbaines denses, intégralité du parc en bus propres
  - 2029 : l'ensemble des véhicules neufs propres
- Accélérer les commandes avec 2 000 nouveaux bus propres électriques ou bio-GNV d'ici 2020
- Adapter les dépôts de bus aux énergies propres
- Poursuivre les expérimentations de nouvelles technologies





### Favoriser l'intermodalité Développer l'usage des modes actifs





#### **Véligo location**



#### Développer les usages partagés de la voiture

- → Rendre possible l'ouverture des voies réservées sur autoroute aux covoitureurs
- → Développer des aires de covoiturage en milieu rural ou à proximité des nœuds du réseau routier structurant
- → Donner des avantages tarifaires aux covoitureurs dans les Parcs Relais et pour leurs trajets
- → Faciliter l'accès aux services de mise en relation entre conducteurs et passagers grâce à Vianavigo









iledefrance-mobilites.fr



pduif.fr



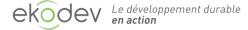
omnil.fr



# RÉALISATION DE SON PLAN DE MOBILITÉ

2019

Jean-Christophe Giannesini Directeur associé



#### **SOMMAIRE**

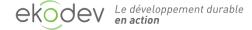
PLAN DE MOBILITÉ : ENJEUX & BÉNÉFICES

**MÉTHODOLOGIE** 

QUESTIONS ?



# O1 PLAN DE MOBILITÉ



#### PLAN DE MOBILITÉ: DES OBLIGATIONS RÉGLEMENTAIRES



#### LOI DE TRANSTION ÉNERGETIQUE POUR LA CROISSANCE VERTE

L'article 51 impose aux entreprises de **plus de 100 salariés sur un même site** (et situés dans le périmètre d'un Plan de Déplacements Urbains) la réalisation d'un « **Plan de mobilité** » afin d'optimiser les déplacements liés aux activités professionnelles.

#### PLAN DE PROTECTION DE L'ATMOSPHÈRE

Le Plan de protection de l'atmosphère (ou PPA) est un outil définissant les objectifs et les mesures permettant de ramener les concentrations en polluants atmosphériques à un niveau aux valeurs limites réglementaires à l'échelle d'une région.

En région Île-de-France les établissements publics sont assujettis selon les mêmes conditions que les entreprises dans la réalisation d'un Plan de Déplacements Etablissement.

#### PLAN DE MOBILITÉ : KÉZAKO ?



#### **QU'EST CE QU'UN PLAN DE MOBILITÉ ?**

Un Plan de mobilité (ou PDE) a pour vocation de rationaliser tous les déplacements liés à l'activité d'une organisation :

- ✓ Déplacements domicile-travail
- ✓ Déplacements professionnels
- ✓ Déplacements des visiteurs et des fournisseurs

#### **QUELS SONT LES OBJECTIFS D'UN PLAN DE MOBILITÉ ?**

Un Plan de mobilité vise à optimiser l'utilisation de la voiture individuelle en favorisant l'utilisation de modes de transport alternatifs plus respectueux de l'environnement. Il s'agit également pour cela de favoriser certaines pratiques managériales, de nouvelles organisations du travail ainsi que l'innovation.

Le Plan de Déplacements constitue un outil pour se poser les bonnes questions et pour cibler les bonnes pratiques.

#### PLAN DE MOBILITÉ : KÉZAKO ?



#### LES FACTEURS CLÉS DE SUCCES DU PROJET

- Communication massive avec la définition d'une véritable stratégie de communication et de conduite du changement.
- ✓ Participation importante des collaborateurs afin de répondre au mieux aux besoins et aux attentes.
- ✓ Information et implication de toutes les parties prenantes, internes et externes, dans une démarche de co-construction et d'innovation (ateliers de concertation, stratégie « océan bleu », approche « design thinking », etc.).
- Implication des managers pour initier un projet collectif et fédérateur.
- ✓ Appropriation de la démarche et management sur le long terme (à l'aide d'outil comme EKOPDM)

Participation
Sensibilisation
Coconstruction
Communication
Concertation Changement
Implication



#### **PLAN DE MOBILITÉ: ENJEUX & BÉNÉFICES**

28%

des émissions de gaz à effet de serre sont générées par le secteur des transports. Premier secteur émetteur.

**2**e

source de **dépenses** des ménages.

6100€

de **budget annuel** moyen pour l'usage d'une voiture particulière.

**2**6

facteur de **stress** des franciliens : les transports.

60%

des franciliens considèrent leur trajet domicile-travail comme une source de désagrément. 10%

des **arrêts de travail** sont liés aux déplacements quotidiens.

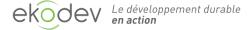
55h

par an passées dans les **embouteillages** en Île-de-France. 48 000

décès chaque année en France liés à la pollution. 30%

d'augmentation depuis 2008 du prix d'une place de stationnement.

Source : ADEME, MEDDE, Greenovia, Figaro, Santé Publique France



#### **PLAN DE MOBILITÉ: ENJEUX & BÉNÉFICES**



#### BÉNÉFICES ÉCONOMIQUES

Réduction des **coûts liés aux déplacements** (réduction des frais d'entretien, optimisation des contrats de flotte automobile, suppression des déplacements inutiles, etc.).

Réduction des **dépenses de mobilité** des collaborateurs.



#### BÉNÉFICES ENVIRONNEMENTAUX

**Sensibilisation** et implication des collaborateurs en communiquant sur les enjeux de la mobilité durable.

Réduction des **émissions de gaz à effet de serre** et des **nuisances sonores.** 

Amélioration de la qualité de l'air et réduction des risques de maladies associées.



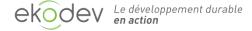
## BÉNÉFICES SANITAIRES & SOCIAUX

Réduction du risque routier.

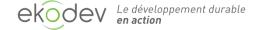
Amélioration du climat social.

Amélioration de l'accessibilité au site et de l'offre de transport.

Réduction des risques de maladies liées à la pollution ainsi que du stress et de la fatigue.



# 02 MÉTHODOLOGIE



#### **COMMUNICATION & CONDUITE DU CHANGEMENT**

\* Définition et mise en place d'une stratégie de communication et actions associées \* Ateliers de concertation et implication des parties prenantes \* Démarche d'innovation (« océan bleu », « design thinking », etc.)

\* Choix des objectifs

\* Choix du retroplanning

\* Choix des
parties prenantes

\* Elaboration d'une
stratégie de
communication



PHASE PRÉPARATOIRE \* Géolocalisation et cartographie des flux de personnes \* Etude de l'accessibilité du site (offre de transports, stationnement, PMR, etc.)



**ACCESSIBILITÉ** 

- \* Etude des pratiques et besoins
- \* Analyse de l'enquête et croisement des données
- \* Pistes d'amélioration et objectifs de reports modaux

2

ÉTUDE DES PRATIQUES ET DES BESOINS

- \* Réalisation d'un rapport réglementaire \* Rédaction d'un plan d'action opérationnel
  - Suivi des indicateurs
  - AMO pour le déploiement

3

PLAN
D'ACTIONS &
SUIVI

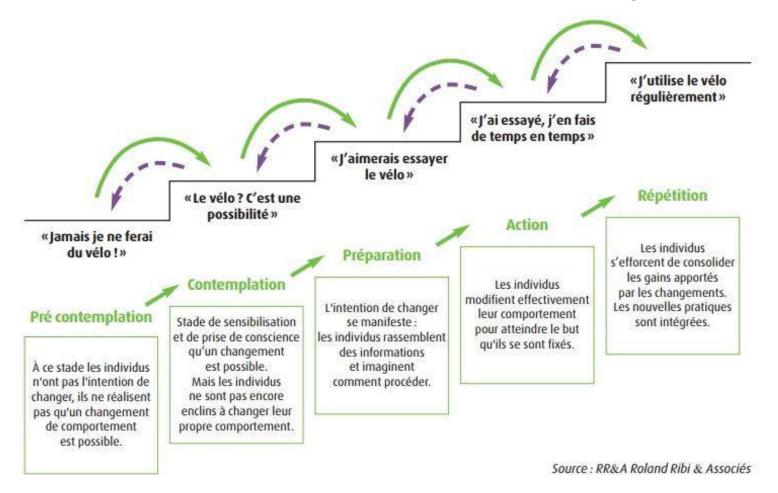


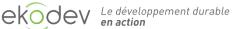
#### **DÉMARCHE CONTINUE: COMMUNICATION**

Dans une démarche de PDE, la communication est une des clés du succès. Elle doit être définie dans une stratégie de communication et mise en œuvre de manière massive, régulière et multicanale.

#### **DÉMARCHE CONTINUE: CONDUITE DU CHANGEMENT**

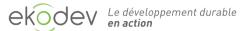
Dans une démarche de PDE, la communication est la clé du succès : elle doit être massive, régulière et multicanale.



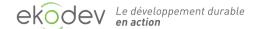


#### RETROPLANNING

Phases	Etapes								Se	emai	nes	de	proj	et							
		M1				M2				M3				M4				M5			
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Etape préparatoire	Réunion de cadrage																				
	Réunion de lancement																			i	
Diagnostic Plan de Mobilité	Etude de l'accessibilité du site par voie routière, vélocycliste et piétonnière																				
	Analyse de l'offre de transports en commun																			ı	
	Etat du stationnement																				
	Obsevation sur site																				
	Géolocalisation des salariés																				
	Analyse des résultats de l'étude																			l	
	Conception, validation et diffusion d'une enquête sur les trajets Domicile-Travail																				
	Analyse des résultats de l'étude																				
	Croisement des analyses, Définition des																				
	objectifs de reports modaux																			Ш	
	Réunion de présentation intermédiaire et lignes directrices du plan d'action																				
Propositions d'actions et formalisation du plan d'action	Animation du comité de réflexion																			ı	
	Synthèse du comité de réflexion																			i	
	Réunion de présentation des actions et																			i	
	définition du plan d'action																			Ш	
	Conception du plan d'actions, des fiches actions et rédaction du rapport																				
	Restitution finale																				



# O3 QUESTIONS P





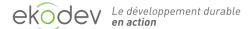
#### Jean-Christophe GIANNESINI

jcgiannesini@ekodev.com



www.ekodev.com info@ekodev.com 01 84 16 45 30

9 avenue Percier, 75009 PARIS





### ECHANGES AVEC LA SALLE



11 avril 2019 57



## Merci de votre participation!

### ASSOCIATION BILAN CARBONE

41 rue Beauregard, 75002, Paris, France
<a href="mailto:www.associationbilancarbone.fr">www.associationbilancarbone.fr</a>
<a href="mailto:contact@associationbilancarbone.fr">contact@associationbilancarbone.fr</a>
<a href="mailto:+33">+33</a> (0)9 81 10 47 93

Suivez-nous sur





