

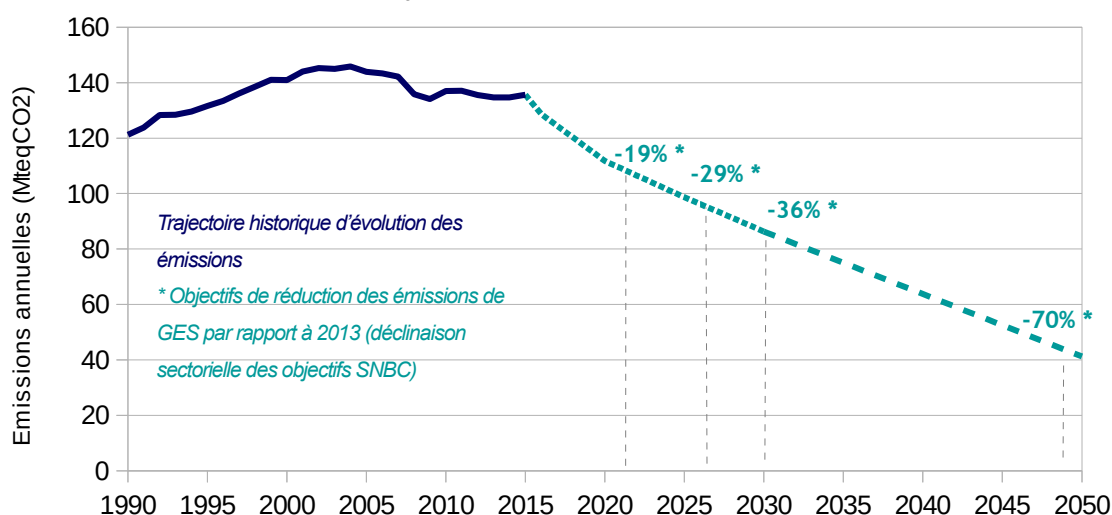
Le secteur des transports est aujourd'hui le premier secteur émetteur de gaz à effet de serre. En 2050, en considérant un objectif ambitieux de réduction des émissions de gaz à effet de serre dans tous les secteurs, les transports (majoritairement routiers) pourraient représenter un tiers des émissions, voire une proportion supérieure. Ce secteur a une forte inertie : c'est aujourd'hui que se dessinent les technologies des véhicules qui seront mis sur le marché en 2030, lesquels seront encore sur la route en 2050. Il est donc de première importance d'anticiper ces évolutions et de concevoir dès aujourd'hui des **véhicules sobres en énergie et peu émetteurs**. Pour atteindre 70 % de réduction des émissions de GES du secteur transports à l'horizon 2050, agir sur la composition du futur parc de véhicules et initier les pratiques de mobilité bas-carbone sont bien des **défis actuels**.

CHIFFRES CLÉS - TRANSPORTS

- **1^{er} secteur émetteur de GES** (gaz à effet de serre) avec **30 % des émissions** (chiffre 2015)
- **2^{ème} consommateur d'énergie** avec **34 % des consommations** nationales (chiffre 2015)
- En 2015, les ménages français ont consacré en moyenne **98 euros par mois** à leurs besoins énergétiques pour les transports

OBJECTIFS

Historique et trajectoire des émissions de GES - Transports



- **2021 et 2026** sont les années médianes des 2^{ème} et 3^{ème} budgets carbone, ainsi que des références réglementaires pour les PCAET
- **2030** est une référence internationale, européenne et nationale majeure
- **2050** est une référence internationale et européenne, et l'horizon visé par la SNBC

ACCÉLÉRER LE DÉVELOPPEMENT DES TECHNOLOGIES BAS-CARBONE

Considérant la croissance de la demande de mobilité, l'efficacité énergétique et la réduction de l'intensité carbone sont des leviers essentiels pour la transition bas carbone des transports – aux côtés de l'efficacité des véhicules et du report modal. Les efforts pour réduire notablement la consommation, donc pour diversifier les motorisations alternatives et développer des infrastructures de ravitaillement, doivent être initiés dès aujourd'hui pour permettre les réductions des émissions nécessaires entre 2030 et 2050.

Objectifs nationaux et dispositions réglementaires

- **Réduire de 30 % la consommation de combustibles fossiles** (tous secteurs confondus) en 2030 par rapport à 2012 pour diminuer notre dépendance aux hydrocarbures.
- Installer au minimum **7 millions de points de charge** pour véhicules électriques d'ici 2030.
- Instaurer des quotas de véhicules à faibles émissions dans le renouvellement des flottes :
 - 20 % pour collectivités, 50 % pour l'État, 10 % pour les professionnels.
 - lors du renouvellement d'une flotte publique de transports urbains de plus de vingt bus/car, la proportion de véhicules à faibles émissions devra être de minimum 50 % dès 2020 puis de totalité en 2025 (décret n° 2017-23 du 11 janvier 2017).
- Atteindre **10 % d'énergie finale consommée issue de sources renouvelables** dans tous les modes de transport en 2020, et 15 % en 2030.

Recommandations de la SNBC

- Généraliser le **standard de 2L/100 km** d'ici 2050 pour tout le parc automobile, et d'**ici 2030** au plus tard pour les **véhicules neufs**.
- A court terme, encourager la **diversification du bouquet énergétique** vers des carburants peu carbonés, via notamment l'utilisation de GNV et de biocarburants 2^{ème} génération, tout en favorisant le développement de l'électrique.
- Viser à moyen et long termes des énergies très faiblement carbonées (biocarburants 3^{ème} génération, bio-GNV et électrique) via la **recherche et le développement**.

Actions possibles pour les collectivités

- Elaborer une stratégie de **développement des infrastructures de recharge** (bornes de recharge électriques, unités de livraison de gaz...) tout en anticipant les délais et le besoin de coordination avec l'ensemble des acteurs concernés (Etat, collectivités, établissements publics, entreprises, ménages) (voir la *Stratégie pour le développement de la mobilité propre* *).
- Mettre en place des **zones à circulation restreinte** accessibles uniquement aux véhicules les moins carbonés.
La **certification Crit'air** qui classe les véhicules par émissions de polluants atmosphériques permet à cet effet la sélection des véhicules les moins polluants, favorisant ainsi les carburants alternatifs, et les motorisations les plus efficaces.
- Réduire le nombre de places de stationnement, en contrepartie de la mise à disposition de véhicules électriques en auto-partage, est également possible (dans le PLUi, rendu possible par LTECV- art 42).
- Donner du poids, dans les **critères d'attribution des marchés publics**, aux incidences énergétiques et environnementales des véhicules sur toute leur durée de vie (Directive européenne "véhicules propres").

MAÎTRISE DE LA DEMANDE DE MOBILITÉ

La demande de mobilité connaît une tendance à la hausse, concernant à la fois les ménages, mais aussi le transport de marchandises, avec une augmentation des distances moyennes de transport par unité de PIB. La stabilisation – voire diminution – de la demande de mobilité est donc un enjeu majeur afin de réduire les émissions de GES du secteur. Par ailleurs, les politiques de lutte contre le bruit et contre la pollution de l'air (objectif phare de la LTECV) permettent souvent des co-bénéfices avec la lutte contre l'effet de serre.

Objectifs nationaux et dispositions réglementaires

- Les transporteurs doivent délivrer une "**information CO₂**" au bénéficiaire d'une prestation de transport afin de sensibiliser les usagers, les clients et les entreprises sur l'importance des émissions de CO₂ liées aux transports (obligatoire depuis la loi Grenelle II).

Recommandations de la SNBC

- **Rapprocher les utilisateurs de leurs besoins** par l'urbanisme et le développement de l'économie circulaire et des filières courtes.
- Développer le **télétravail**, les services à distance et les services de mobilité.

Actions possibles pour les collectivités

- Prendre en compte la **mobilité dans l'urbanisme** :
 - par la mise en place d'un **PDU (plan de déplacements urbains, ou PLUi-D, plan local d'urbanisme intercommunal valant plan de déplacements), obligatoire** pour toute collectivité de plus de 100 000 habitants, et possible "PDU allégé" volontaire pour les plus petites.
 - par la **lutte contre l'étalement urbain** et l'insertion des objectifs de maîtrise des déplacements **dans les documents d'urbanisme** (SCoT, PLU/PLUi) pour notamment rapprocher les lieux de travail et de services des zones résidentielles.
 - par le développement d'**aménagement urbains** favorables à l'évolution des mobilités, et de la **densification** des zones urbaines.
- Mettre en avant les **convergences avec les politiques d'amélioration de la qualité de l'air et de réduction du bruit** afin de réduire le trafic en ville, par exemple en limitant la circulation de poids lourds (aménagement d'un centre de distribution urbain) et la vitesse autorisée.
- Rendre les **administrations exemplaires** par la réalisation d'un **plan de déplacements administration (PDA)**, inciter et accompagner les acteurs privés à la mise en place d'un **plan de déplacements entreprise/inter-entreprises (PDE/PdiE)**
- Promouvoir et développer les **services de mobilité** (autopartage, covoiturage, vélos en libre service, en location longue durée, transports à la demande...).
- **Soutenir les filières locales et les circuits courts** de productions :
 - par la prise en compte du critère de proximité dans les **marchés publics**,
 - par la promotion de ces initiatives/entreprises dans les médias locaux,
 - par la mise en place de schémas d'**économie circulaire** (exemple : l'implantation en un même lieu d'entreprises consommant les produits ou déchets d'autres entreprises locales), notamment en outre-mer où l'enjeu de la production locale est particulièrement important.

À l'horizon 2030, le scénario de référence de la SNBC suppose une répartition différente des modes

AMÉLIORER L'UTILISATION DES VÉHICULES ET ENCOURAGER LE REPORT MODAL

des autres modes (notamment du ferroviaire). Outre le report modal, un autre levier majeur est celui de l'optimisation du taux de chargement des véhicules (entreprises et particuliers). Enfin, les impacts croissants de l'aérien et du maritime international ne doivent pas être négligés.

Objectifs nationaux et dispositions réglementaires

- Élaboration par les autorités organisatrices de la mobilité de **Schémas de développement des aires de covoiturage**.
- Déploiement par l'État de la **prime pour l'achat d'un vélo électrique**.
- Prise en compte de 50% du coût de l'abonnement transports en commun (Décret n°2010-676 du 21 juin 2010) et indemnité kilométrique vélo (Décret n° 2016-144 du 11 février 2016) afin d'inciter au **report modal pour les trajets domicile – travail**.

Recommandations de la SNBC

- Augmenter le **taux de remplissage** des véhicules existants, par le biais du co-voiturage pour les véhicules particuliers, et de l'amélioration des pratiques des chargeurs et des transporteurs concernant le transport de marchandises.
- Privilégier les **modes doux** (vélo, marche) et les transports collectifs en milieu urbain dense.
- Améliorer les **dispositifs d'articulation** entre différents modes de transport.
- Privilégier le **rail et le fluvial** pour les transports massifiés longue distance.
- Développer le fluvial pour la desserte des industries et des agglomérations

Actions possibles pour les collectivités

- Mettre en place des **incitations fiscales pour la mobilité à vélo**, ou des événements mobilisateurs (ex : défi "au boulot en vélo")
- Utiliser la **planification régionale de l'intermodalité** - intégrée dans le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires et le plan d'aménagement et de développement durable de la Corse en l'absence d'une autorité organisatrice de transport unique - pour **encourager le report modal** vers les transports les moins émetteurs de GES, via :
 - l'augmentation des investissements dans des **infrastructures** alternatives à la route,
 - l'amélioration des **interconnexions** entre les différents modes de transports,
 - la création d'une **centrale d'information multimodale** (diversité de l'offre de transports),
 - le développement des transports alternatifs (transports à la demande, auto-partage et covoiturage, location de vélos et mobylettes...),
 - la proposition de solutions de mobilité **adaptées aux zones rurales** (plans de mobilité rurale prévus par LTECV et articulation train-bus) et du "droit à la mobilité" (tarifs sociaux).
- Mettre en place des **zones à circulation restreinte ou des zones à circulation apaisée (zones 30, zones de rencontre, zones piétonnes)** afin d'inciter au report modal vers d'autres modes de transport.

Voir aussi : la Stratégie nationale pour le développement de la mobilité propre (SDMP).

Elle donne un cadre d'action au développement du marché des carburants alternatifs, et au déploiement des infrastructures liées.