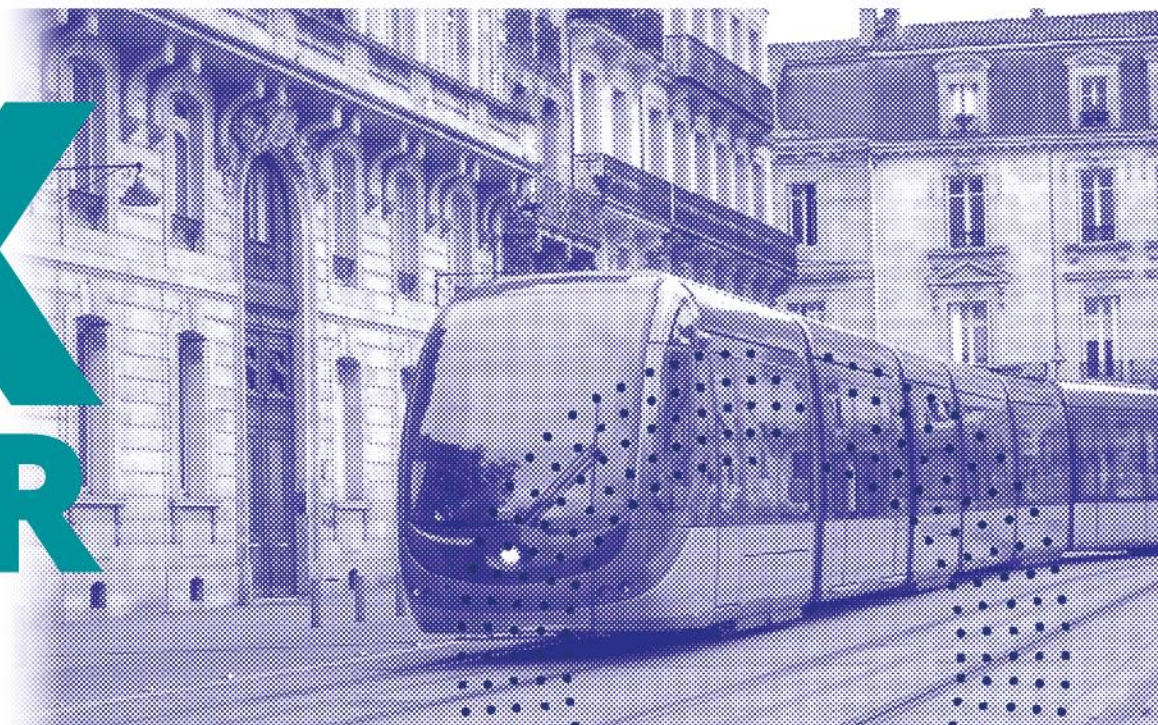


# MIEUX SE DÉPLACER



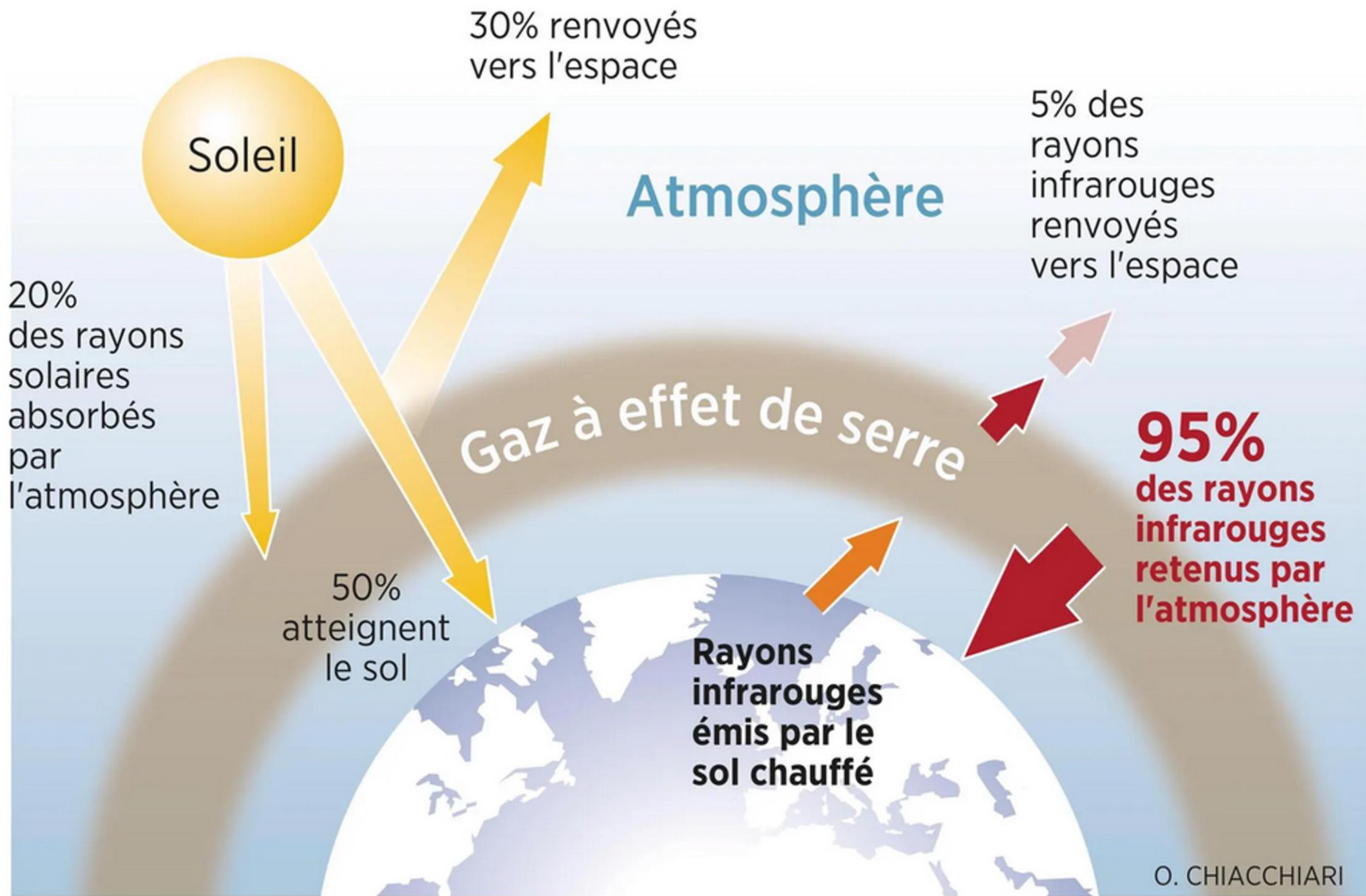
# Sommaire du webinaire

- Pourquoi ? Le sens de la démarche de la planification écologique
- Mieux se déplacer : les enjeux nationaux
- Mieux se déplacer : les enjeux en Bourgogne-Franche-Comté
- Témoignages et échanges via le chat en ligne

**Pourquoi ?**

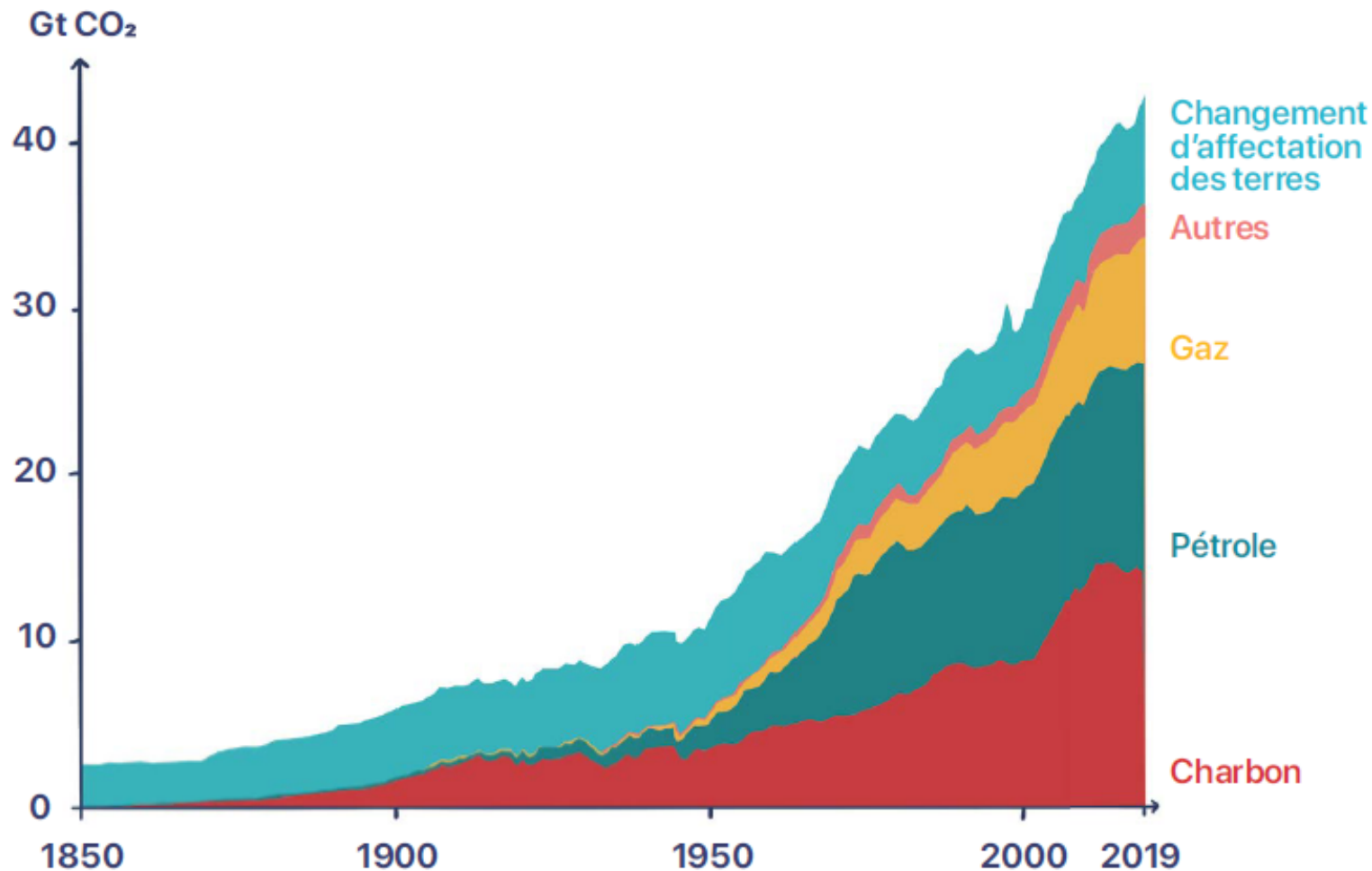
**Le sens de la  
démarche de  
planification  
écologique**





# SOURCES D'ÉMISSIONS DE CO<sub>2</sub> MONDIALES

Émissions mondiales annuelles



Source : © Global Carbon Project • Data : CDIAC/GCP/UNFCCC/BP/USGS, 2020

INVENTONS  
NOS VIES  
BAS CARBONE

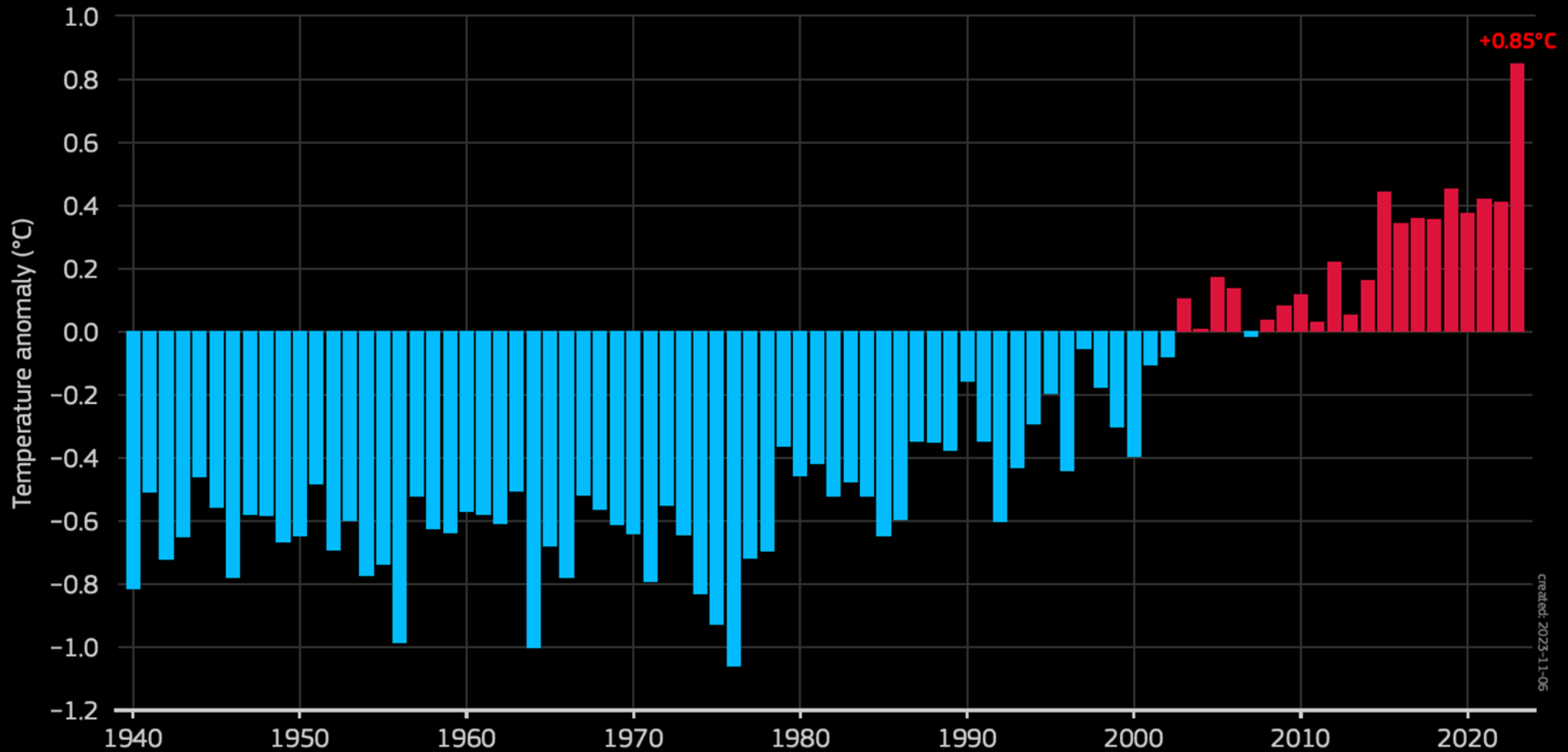
# GLOBAL SURFACE AIR TEMPERATURE ANOMALIES • OCTOBER

Data: ERA5 • Reference period: 1991-2020 • Credit: C3S/ECMWF



Climate Change Service

[climate.copernicus.eu](https://climate.copernicus.eu)



created: 2023-11-05



PROGRAMME OF THE EUROPEAN UNION



IMPLEMENTED BY







**+5°C**  
En 10 000 ans



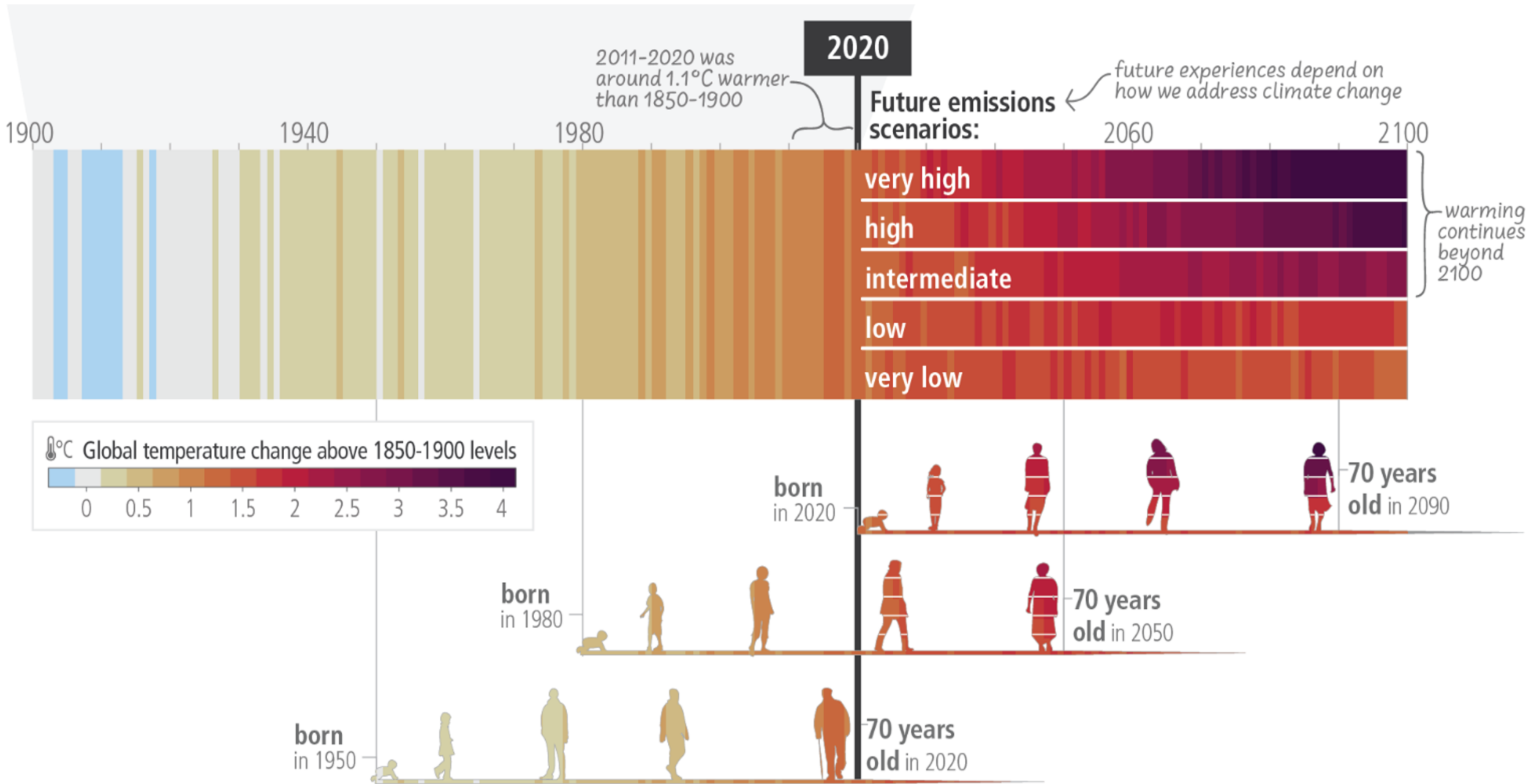
**+2 à +4°C**  
En 250 ans

**?**

**-20 000 ans**  
Dernière période glaciaire

**-10 000 ans à Aujourd'hui**  
Période interglaciaire

**2050**  
**2100**



2020

2011-2020 was around 1.1°C warmer than 1850-1900

future experiences depend on how we address climate change

Future emissions scenarios:

very high

high

intermediate

low

very low

warming continues beyond 2100

1900

1940

1980

2060

2100

°C Global temperature change above 1850-1900 levels



born in 2020

70 years old in 2090

born in 1980

70 years old in 2050

born in 1950

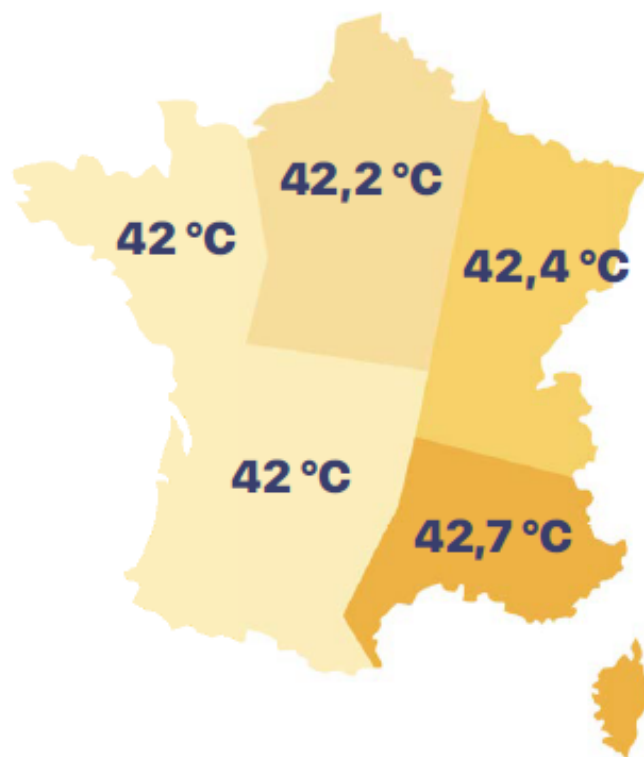
70 years old in 2020



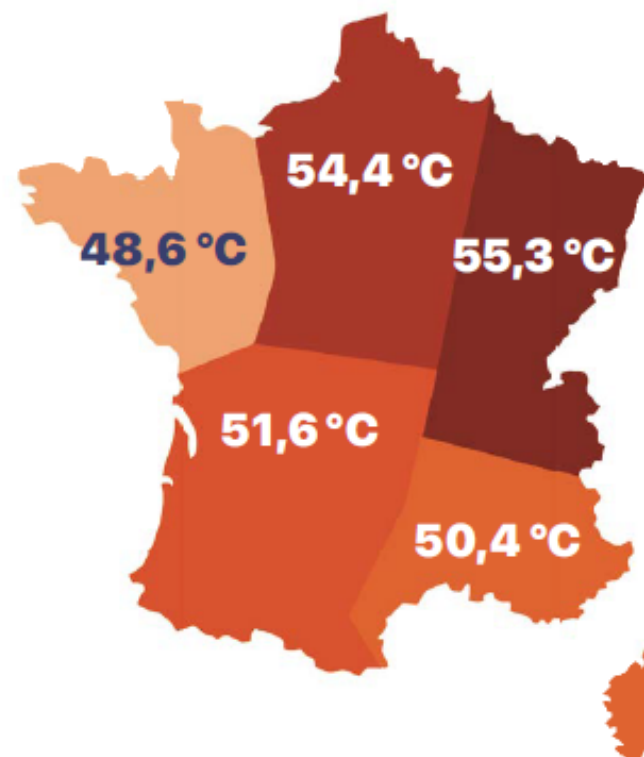
# SOMMES-NOUS DIRECTEMENT CONCERNÉS ?

**+4°C en 2100, cela signifie :**

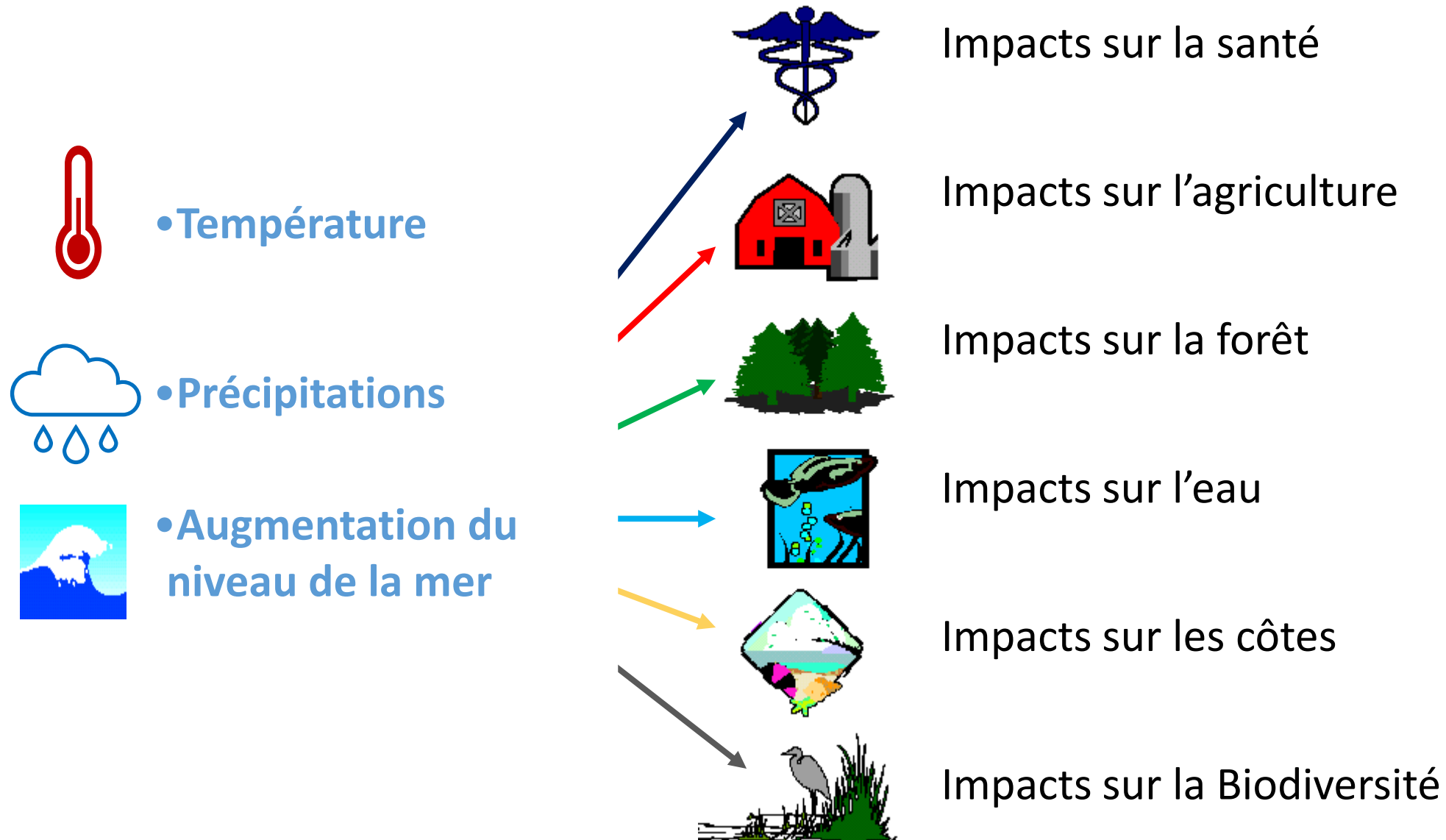
**Les records observés  
entre 1950 et 2005**



**Les records possibles  
autour de 2100**



# Principaux Impacts du changement climatique



En France

Population bas  
CSP  
50%



10% Population CSP+



**14** kg de  
CO<sub>2</sub>/jour/pers

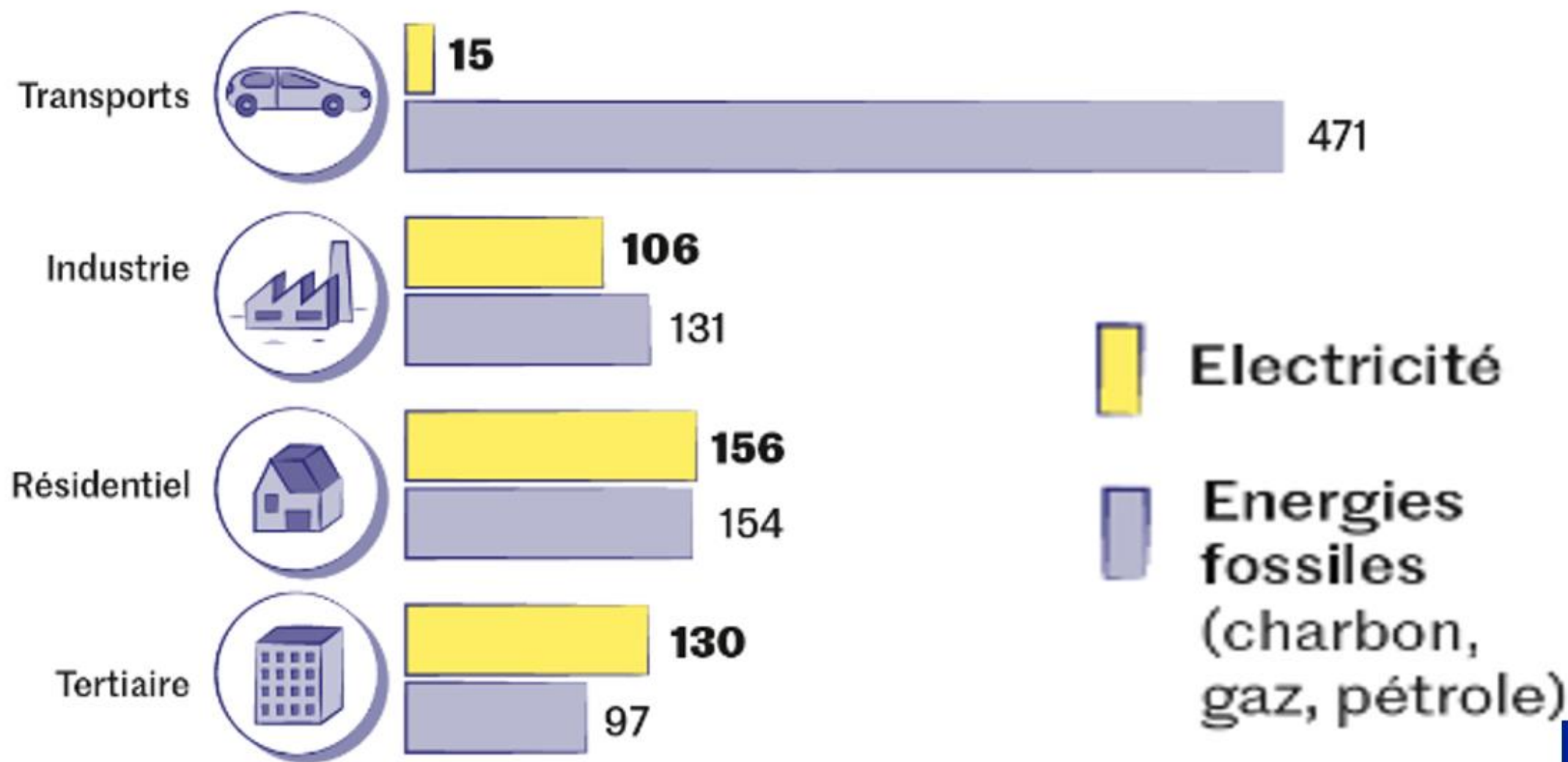
Gaz à effet  
de serre

**30** kg de  
CO<sub>2</sub>/jour/pers



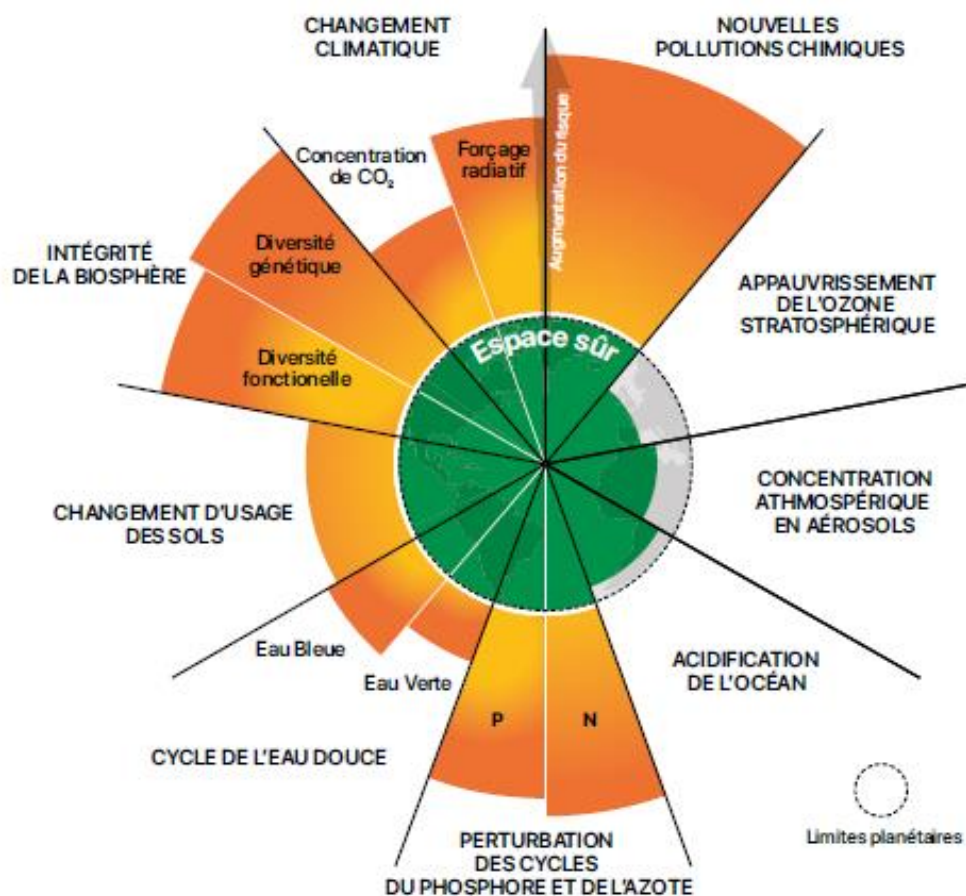
**70** kg de CO<sub>2</sub>/jour/pers

# Consommation d'électricité et d'énergies fossiles par secteur en France en 2022





# LE CHANGEMENT CLIMATIQUE N'EST QU'UNE DES LIMITES PLANÉTAIRES



**La  
biodiversité  
est  
essentielle à  
l'existence  
humaine  
(santé,  
fertilité des  
sols,-  
pollinisation**

...

## Biodiversité, un déclin irrémédiable?

Elle repose sur trois niveaux interdépendants



Près de **2 millions**

d'espèces découvertes, c'est-à-dire décrites scientifiquement

**Un taux d'extinction qui s'accélère en 2019** : selon un rapport, **un million** d'espèces animales et végétales pourraient disparaître dans les prochaines décennies



### Les causes



**Dégradation  
des terres et  
artificialisation  
des sols**



**Pratiques  
agricoles  
intensives et  
déforestation**



**Changement  
climatique**



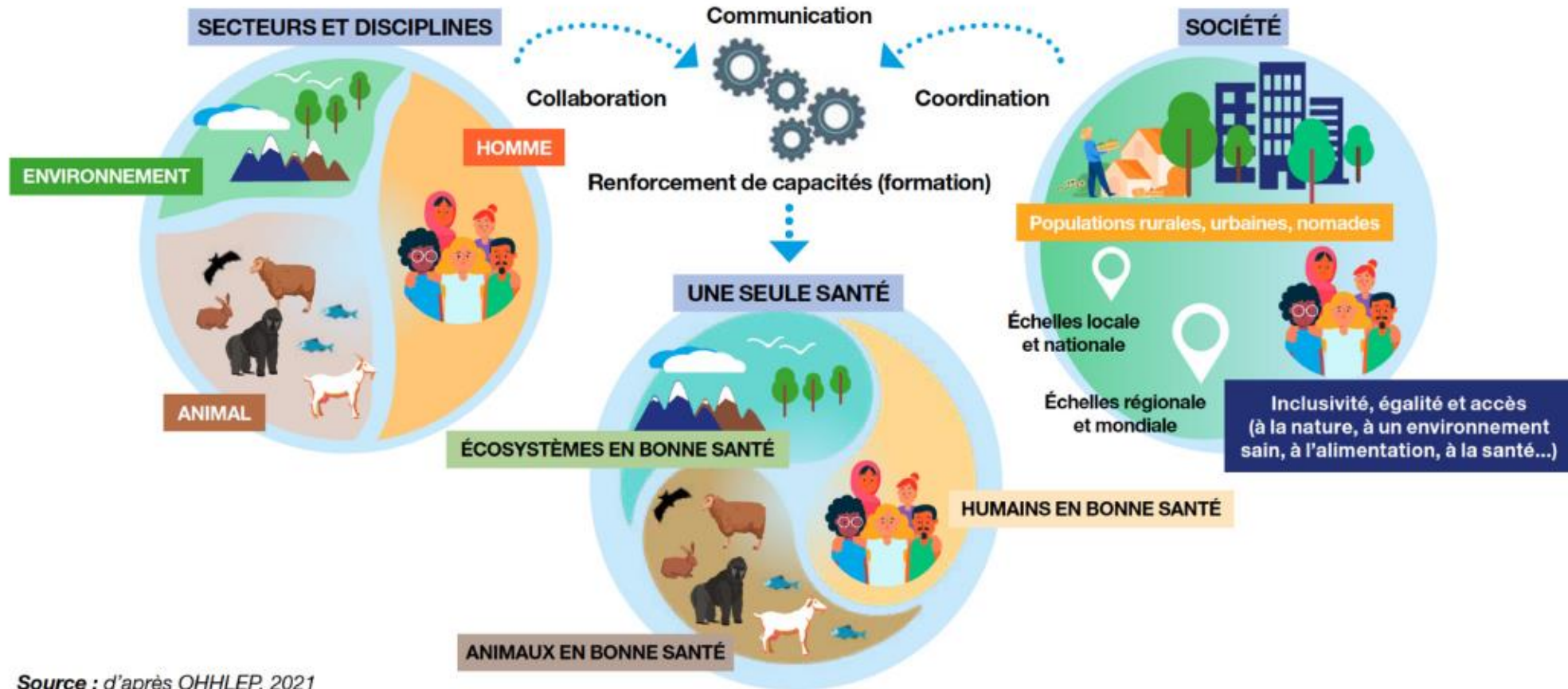
**Pollution**



**Espèces  
exotiques  
envahissantes**

**20% des espèces  
pourraient  
disparaître dans les  
prochaines  
décennies**

# "UNE SEULE SANTÉ" ("ONE HEALTH")



Source : d'après OHHLEP, 2021



# Un plan pour agir plus vite, de manière cohérente, et juste



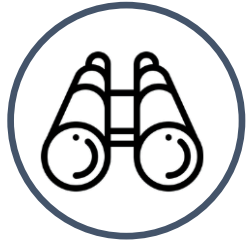


**Mieux se déplacer**

**Les enjeux  
nationaux**

Introduction aux panoramas des leviers du  
Secrétariat Général à la Planification Ecologique

# Les 4 piliers de la COP



Une vision tangible des **leviers et de la marche à franchir** à la maille régionale



Le constat des priorités pour l'action territoriale reposant sur un **diagnostic issu de tous les échelons des collectivités**



A l'initiative des acteurs régionaux, des **débats et travaux mobilisant l'ensemble des parties prenantes** (entreprises, citoyens, acteurs publics...)

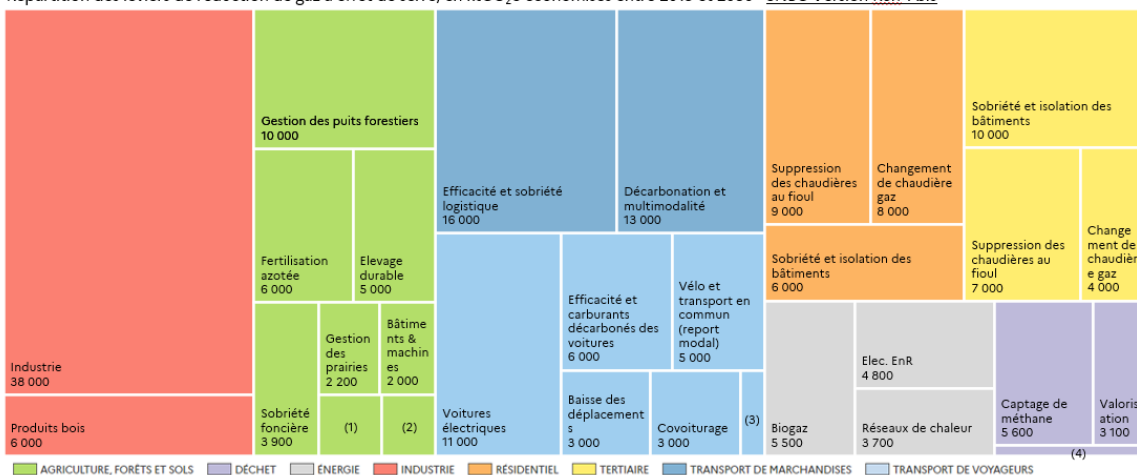


Une focalisation sur les **actions concrètes à mener** et l'amplification de la feuille de route pour 2030

# Vision tangible des leviers | des objectifs territoriaux indicatifs, cohérents avec les cibles nationales, comme base de discussion

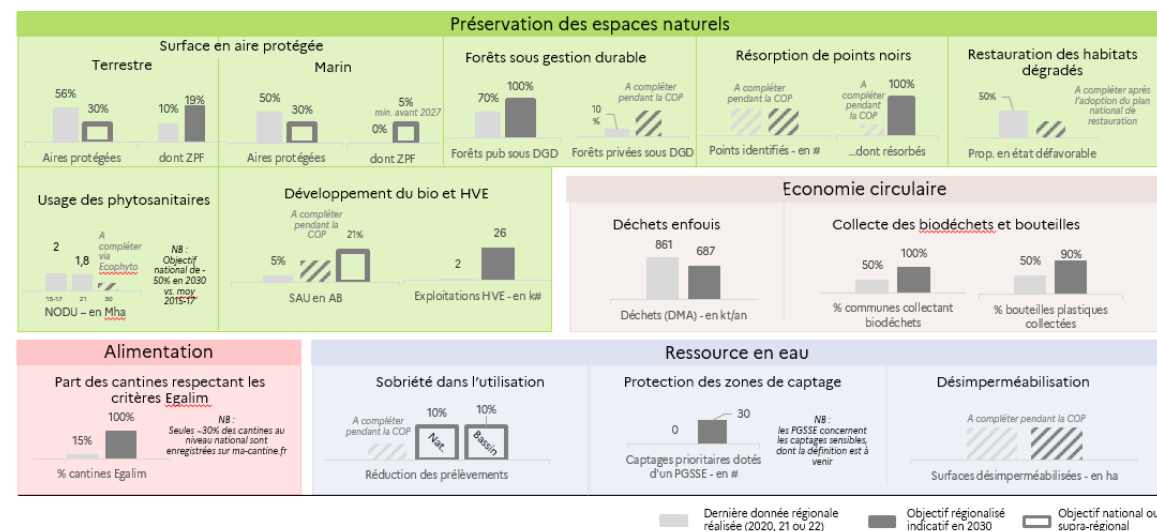
## Panorama des leviers de décarbonation

Répartition des leviers de réduction de gaz à effet de serre, en ktCO<sub>2</sub>e économisés entre 2019 et 2030 - SNBC Version Run 1 bis



(1) Gestion des haies : 1500 ktCO<sub>2</sub>e. (2) Pratiques stockantes : 1300 ktCO<sub>2</sub>e. (3) Bus et cars décarbonés : 800 ktCO<sub>2</sub>e. (4) Prévention des déchets : 600 ktCO<sub>2</sub>e.

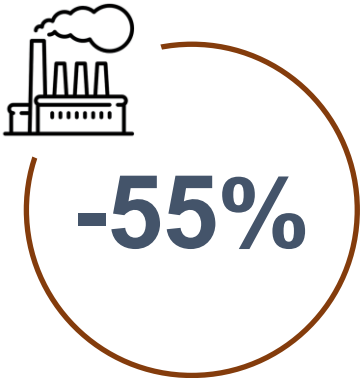
## Panorama des leviers de biodiversité et gestion des ressources



=> Accès au simulateur en ligne

# La France s'est dotée d'objectifs ambitieux en matière de décarbonation et de préservation de la biodiversité

## Stratégie Nationale Bas Carbone



**De gaz à effet de serre** en 2030 par rapport à 1990 en émissions nettes<sup>1</sup>

*Faire davantage en 7 ans ce que nous avons fait ces 33 dernières années*

## Stratégie Nationale Biodiversité



**Réduire les pressions** qui s'exercent sur la biodiversité

*Déployer des aires protégées, lutter contre l'artificialisation, accélérer la transition agroécologique, lutter contre les pollutions...*



**Restaurer la biodiversité** dégradée partout où c'est possible

*Restaurer les écosystèmes et les continuités écologiques, renforcer la résilience du système forestier, protéger les espèces menacées...*

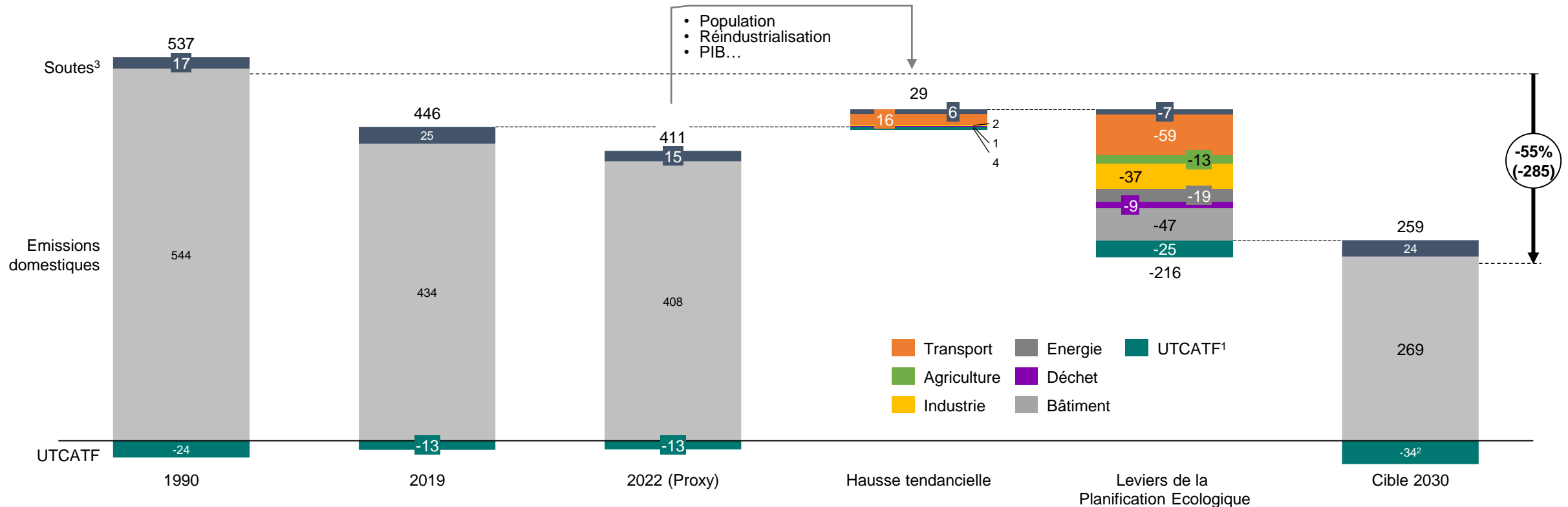


**Mobiliser** tous les acteurs



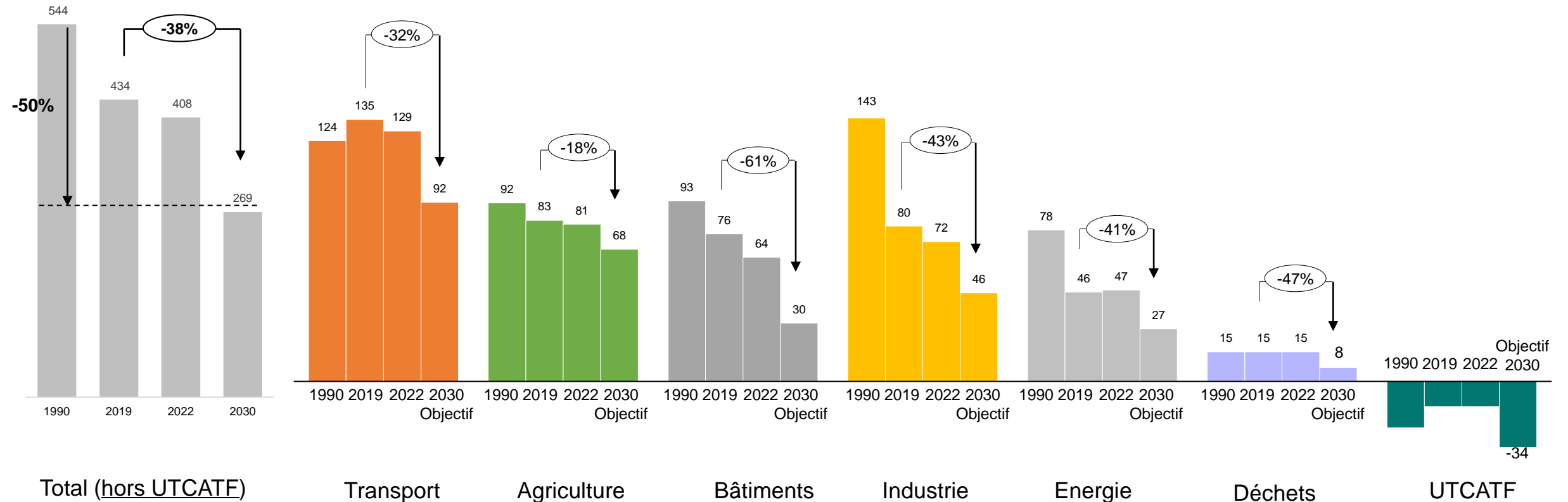
# Un objectif de réduction de gaz à effet de serre depuis 1990 de -55% sur le périmètre national (hors soutes)

Emissions de GES historiques et projetées sur le périmètre de l'inventaire national (émissions domestiques et UTCATF<sup>1</sup>, périmètre Kyoto) et des soutes aériennes et maritimes internationales (MtCO<sub>2</sub>e/an)



# L'ensemble des secteurs est mis à contribution, dans des proportions différentes en fonction des leviers disponibles

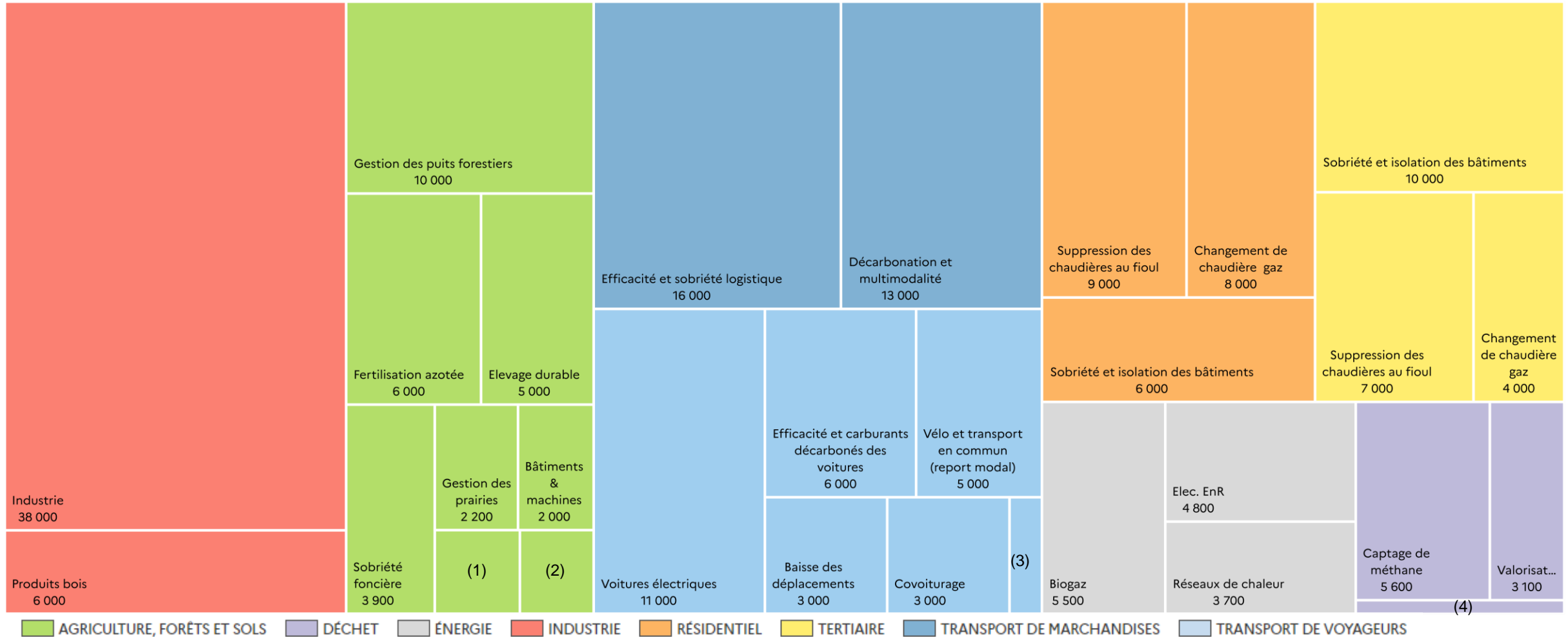
Emissions annuelles domestiques (hors soutes) de GES (en MtCO<sub>2</sub>e) - SNBC Version Run 1 bis



1. UTCATF : Utilisation des Terres, Changement d'Affectation des Terres et Foresterie – puits de carbone - Sources : CITEPA ; Note : Transports hors soutes internationales (25MtCO<sub>2</sub> en 2019)

# Panorama des leviers de décarbonation adapté à la territorialisation

Répartition des leviers de réduction de gaz à effet de serre, en ktCO<sub>2</sub>e économisés entre 2019 et 2030 - SNBC Version Run 1 bis



(1) Gestion des haies : 1500 ktCO<sub>2</sub>e. (2) Pratiques stockantes : 1300 ktCO<sub>2</sub>e. (3) Bus et cars décarbonés : 800 ktCO<sub>2</sub>e. (4) Prévention des déchets: 600 ktCO<sub>2</sub>e.

# Zoom sur les leviers « Mieux se déplacer » liés au transport de voyageurs

## Transport de voyageurs

1. Véhicules électriques
2. Bus et cars décarbonés
3. Réduction du besoin de déplacements
4. Covoiturage
5. Report modal
6. Efficacité et carburants décarbonés des véhicules privés

## Transport de marchandises

7. Fret décarboné et multimodalité
8. Efficacité et sobriété logistique

## Bâtiments

- Résidentiel*
9. Sobriété et isolation
  10. Suppression des chaudières au fioul
  11. Changement de chaudière gaz
- Tertiaire*
12. Sobriété et isolation
  13. Suppression des chaudières au fioul
  14. Changement de chaudière gaz

## Energie

15. Electricité renouvelable
16. Biogaz
17. Réseaux de chaleur décarbonés

## Industrie

18. Grands sites industriels
19. Industrie diffuse
20. Produits bois

## Agriculture et sols

21. Changements de pratiques de fertilisation azotée
22. Elevage durable
23. Bâtiments & Machines agricoles
24. Gestion des haies
25. Gestion des prairies
26. Pratiques stockantes
27. Réduction de l'usage des produits phytosanitaires
28. Agriculture biologique et de HVE

## Espaces naturels

29. Sobriété foncière
30. Gestion des puits forestiers
31. Forêts sous gestion durable
32. Points noirs prioritaires de continuité écologique
33. Surface en aire protégée
34. Restauration des habitats naturels

## Alimentation

35. Loi Egalim / Climat et Résilience

## Eau

36. Sobriété dans l'utilisation de la ressource en eau
37. Protection des zones de captage d'eau
38. Désimperméabilisation des sols

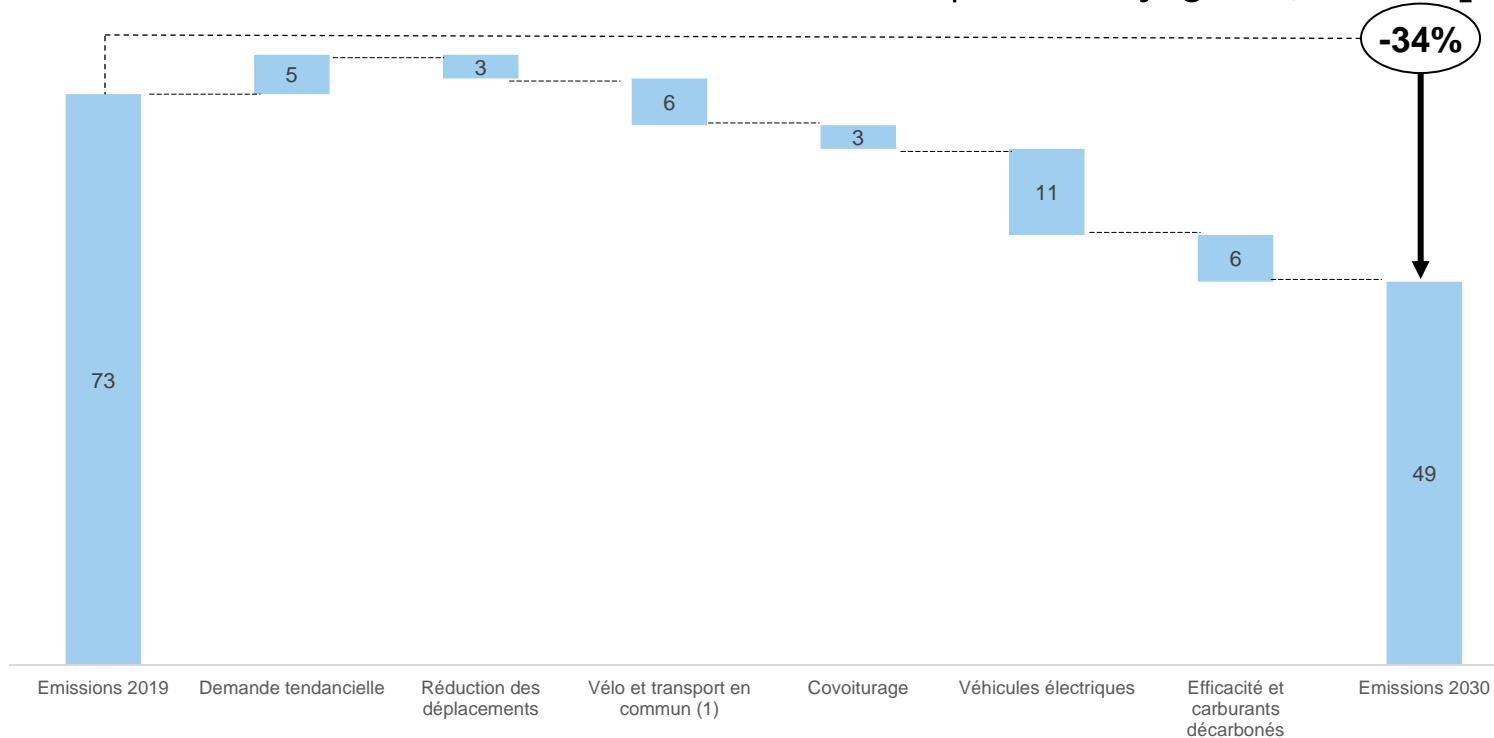
## Déchets

39. Captage de méthane dans les ISDND
40. Valorisation matière des déchets
41. Prévention des déchets
42. Mise en décharge
43. Taux de collecte

Transport de voyageurs

# Les leviers transport de voyageurs concernent les émissions directes du secteur

Emissions annuelles nationales de GES – secteur transport de voyageurs (en MtCO<sub>2</sub>e)



Emission directe : émissions de gaz à effet de serre directement (scope 1) essentiellement liées à la combustion de carburants fossiles dans les moyens de transport à moteur thermique (voitures, bus, trains à diesel, etc.)

- 96% des émissions sont issues des voitures

Ne sont donc pas considérés les émissions indirectes issues de :

- La fabrication des véhicules / engins – considérés dans le thème industrie lorsque produits en France
- La production d'électricité nécessaire aux véhicules électriques ou au réseau ferré électrifié – celle-ci est considérée dans le thème énergie
- La construction (matériaux, artificialisation des terres) et la gestion des infrastructures (bâtiments, entretien) – considérés dans les thèmes industrie et sobriété foncière
- La production des biocarburants – celle-ci est considérée dans le thème agriculture

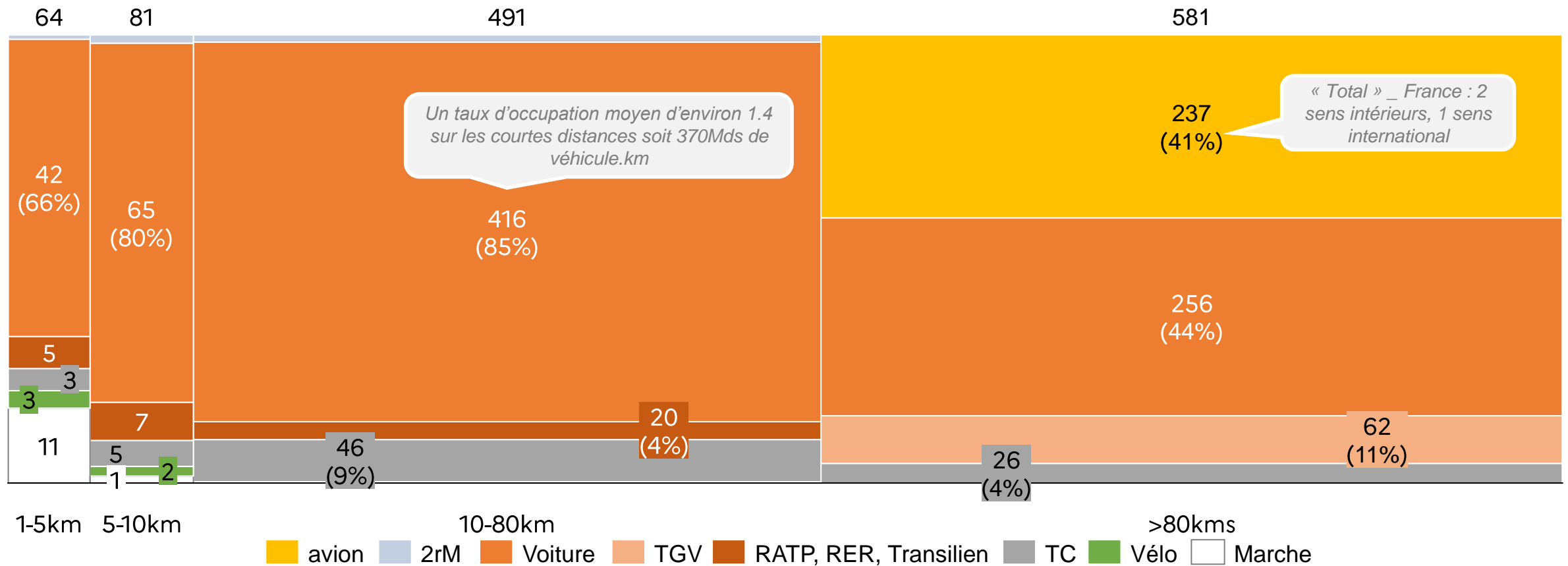
[Pour plus d'informations sur la planification écologique dans les transports](#)



Transport de  
voyageurs

# Situation actuelle : la voiture domine la mobilité des personnes

Répartition par mode et distance parcourue des déplacements des français (dont soutes internationales) – 2019, en Mds de voy.kms/an



Transport de  
voyageurs

# La décarbonation du transport de voyageur passe par deux types de leviers

**Décarboner la voiture (et autres moyens de transport actuels)**

Véhicules électriques

Efficacité et carburants décarbonés des voitures

Bus et cars décarbonés

**Réduire l'usage de la voiture**

Réduction des déplacements

Covoiturage

Vélo et transports en commun

**Panorama des leviers de décarbonation**

Transport de  
voyageurs

# Levier : Véhicules électriques (véhicules particuliers)

## Enjeux, cible nationale et approche de territorialisation

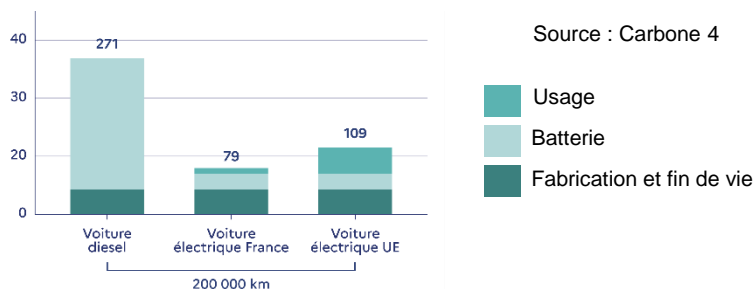
### Description du levier

Définition : le levier porte sur l'électrification du parc de véhicules particuliers, en remplacement progressif du parc de véhicules thermiques

Enjeu (2019) :

- la voiture représente les 2/3 des déplacements des Français (82% pour les trajets <80kms) et compte pour 15% des émissions carbone domestiques
- l'empreinte de la voiture électrique est 71% inférieure à celle de la thermique

Empreinte carbone moyenne des véhicules (gCO<sub>2</sub>/km) :



### Cible nationale et implications

Constat :

- En 2023, 1% des véhicules sont électriques<sup>2</sup>
- Le rythme d'électrification s'accélère avec 15% de part dans les immatriculations neuves (début 2023), proche du rythme cible

Cible 2030 : **15% de la flotte**

- Soit ~6 millions de véhicules vendus d'ici 2030 (vs. 0,4 vendus en 2022)
- En 2030, ils représenteraient 2/3 des immatriculations neuves

Solutions :

- Achat de voitures électriques pour les particuliers (~45% des ventes)
- Achat de voitures électriques pour les entreprises / collectivités locales (~55% des ventes)

### Clé de répartition territorialisation

Clé de répartition régionale : Parc de véhicules thermiques (>5 ans)

Clé de répartition départementale : Parc de véhicules thermiques

Sources régionale et départementale : CGDD / SDES – [Lien](#)

Transport de  
voyageurs

# Levier : Véhicules électriques (véhicules particuliers) Rôle des acteurs et principales mesures existantes

## • Rôle des collectivités :

- Aides financières à la production et à l'achat de véhicules électriques (ex: surprime ZFE)
- Elaboration et mise à jour des schémas directeurs de déploiement des infrastructures de recharge
- Incitations à l'électrification : parkings gratuits, voies réservées...
- Services de flotte en autopartage
- Electrification des flottes détenues en propre

## • Rôle des filières / entreprises:

- Filière automobile : construction de 2M de véhicules électriques en France en 2030 ; production de véhicules plus légers et accessibles financièrement ; réduction de l'empreinte carbone des véhicules et batteries
- Concessionnaires / loueurs : déploiement d'offre de leasing, conseil achat
- Toutes entreprises : accélération de l'électrification des flottes pour créer un marché de l'occasion
- Déploiement de bornes dans les stations service et parkings (ex. grande distribution)
- Solutions de flottes en autopartage

## • Rôle de l'Etat:

- Aides financières à l'achat : bonus écologique, prime à la conversion, aides au déploiement des bornes, leasing social
- Aides financières à la production de véhicules électriques
- Règlementation : durcissement des malus CO2, de la taxe sur les véhicules de société, des quotas dans les flottes d'entreprises
- Mise en place d'un critère environnemental pour exclure des aides publiques les véhicules dont la fabrication est trop polluante
- Equipement des routes nationales
- Electrification des flottes détenues en propre

## • Rôle des citoyens :

- Acquisition de véhicules électriques neufs ou d'occasion – et choix de véhicules électriques comme véhicule de fonction
- Installation de bornes à domicile et en copropriété
- Utilisation de véhicules électriques en auto-partage
- Location de véhicules électriques
- S'engager (ex : en faisant essayer sa voiture électriques à des proches ou collègues)

# Levier : Efficacité et carburants décarbonés des véhicules

## Enjeux, cible nationale et approche de territorialisation

### Description du levier

Définition : Le levier porte sur :

- le choix de véhicules sobres et légers
- une incorporation plus élevée de biocarburants
- amélioration de la motorisation
- etrofit<sup>2</sup>

Enjeu (2019) :

- Un véhicule tout terrain (SUV) neuf consomme environ plus de 40% au kilomètre qu'une berline légère du fait de son poids essentiellement
- L'augmentation de la part d'incorporation de biocarburants<sup>1</sup> dans les carburants d'origine fossile (diesel, essence...) – ex. le taux d'incorporation dans l'essence est de jusqu'à 5% pour le sans-plomb 95 ou 98 (SP95-E5 ou SP98-E5), 10% pour le sans plomb SP95-E10 et entre 65 et 85% pour le E85

### Cible nationale et implications

Constat :

- La part des ventes de véhicules tout terrain augmente (40% ventes en 2020) alors que celle des berlines diminue (50%)
- L'efficacité des véhicules neufs stagne
  - La masse moyenne stagne depuis 2010, à un niveau 20% supérieur à 1995
  - L'efficacité énergétique (L/100km) des véhicules thermiques stagne depuis 2020
- La part de biocarburant incorporée dans les carburants fossiles est de 7,3% en 2019

Cible 2030 :

- Un gain de **-7% au L/100km** sur l'ensemble du parc thermique permis par un renouvellement des véhicules les plus consommateurs, par des véhicules neufs, les plus sobres possibles
- Taux d'incorporation du biocarburant : **12%**

### Clé de répartition territo.

Clé de répartition régionale : Parc de véhicules thermiques (>5 ans)

Clé de répartition départementale : Parc de véhicules thermiques

Sources régionale et départementale : CGDD / SDES – [Lien](#)



Transport de  
voyageurs

# Levier : Efficacité et carburants décarbonés des véhicules

## Rôle des acteurs et principales mesures existantes

### • Rôle des collectivités :

- Choix de flottes détenues par la collectivité plus sobres et légères
- Complément d'aide au rétrofit

### • Rôle des filières / entreprises:

- Choix de véhicules plus sobres et plus légers à l'achat
- Généraliser les pratiques d'éco-conduite
- Développer des filières de fabrication de biocarburants en France (voie éthanol, EMAG et HVO)
- Effectuer un rétrofit sur une partie de leur flotte pour les passer au bioéthanol
- Concessionnaires / garagistes : conseil à l'achat

### • Rôle de l'Etat:

- Malus CO<sub>2</sub> et malus poids
- Taxe sur les véhicules de société
- Certification et contrôle de la conformité des biocarburants
- Définition des paramètres d'incorporation du biocarburant dans les carburants fossiles (TIRUERT)
- Choix de flottes détenues par l'Etat plus sobres et légers

### • Rôle des citoyens :

- Choix de véhicules plus sobres et plus légers à l'achat
- Généraliser les pratiques d'éco-conduite
- Effectuer un rétrofit sur les véhicules thermiques
- Parler de ses choix (rétrofit, éco-conduite, etc.) autour de soi
- S'organiser collectivement (ex : en tant que parents et élèves d'auto-école, sensibiliser et encourager les auto-écoles à intégrer l'apprentissage de l'éco-conduite dans les leçons).

Transport de  
voyageurs

# Levier : Réduction du besoin de déplacements

## Enjeux, cible nationale et approche de territorialisation

### Description du levier

Définition : le levier porte sur l'évolution de l'organisation collective et des comportements pour réduire les besoins de déplacement en voiture, que ce soit pour le travail ou les loisirs

Enjeu (2019) :

- En moyenne, les français se déplacent 11500 km/personne/an, et la voiture compte pour les 2/3
- Il existe 3 leviers pour baisser la part modale de la voiture (1) réduire les déplacements (2) augmenter le taux de remplissage (levier « covoiturage ») (3) inciter au report modal (levier « vélo et transport en commun »)

### Cible nationale et implications

Constat : l'usage de la voiture tend à augmenter (+6% des distances parcourues en voiture parcourus entre 2012 et 2019), 1/3 seulement est lié à l'augmentation de la population

Cible 2030 : **réduction de 4% des distances parcourues en voiture** grâce aux baisses de déplacements – ce qui représente :

- ~600 km/voiture en moins par an
- ...soit, par exemple, 1 actif sur 3 qui télétravaille une fois par semaine

Solutions (exemples) :

- Télétravail
- Tourisme local

### Clé de répartition territorialisation

*Régional et départemental*

Clé de répartition : Population

Source : INSEE – [Lien](#)

*Note : le potentiel réduction du besoin de déplacements varie fortement en fonction des caractéristiques des territoires et devra être adapté, lors des débats, au cas par cas (certains territoires ayant besoin de plus de mobilité)*

Transport de  
voyageurs

# Levier : Réduction du besoin de déplacements

## Rôle des acteurs et principales mesures existantes

### • Rôle des collectivités :

- En tant qu'employeur : réduction des déplacements domicile-travail et professionnels des agents
- Favorisation du confort et de la sécurité des cheminements piétons
- Stationnement payant
- Limitation de l'étalement urbain (revitalisation des centres – actions cœur de ville, lutte contre l'artificialisation)

### • Rôle des filières / entreprises:

- Réduction des déplacements domicile-travail et professionnels, facilitation de la pratique du télétravail
- Déploiement d'outils (e.g. visio) et pratiques (regroupement des réunions, polyvalence des employés) permettant de limiter ou d'espacer les déplacements professionnels
- Développement d'offres de service et tourisme local
- Favoriser le logement à proximité de l'entreprise (via action logement par exemple)

### • Rôle de l'Etat:

- Cadre réglementaire autour du télétravail
- Réduction des déplacements domicile-travail et professionnels pour les fonctionnaires de l'Etat

### • Rôle des citoyens :

- Télétravail lorsque possible
- Choisir un tourisme plus local
- Choix du lieu de résidence lorsque possible

Transport de  
voyageurs

# Levier : Covoiturage

## Enjeux, cible nationale et approche de territorialisation

### Description du levier

Définition : le levier porte sur le développement du covoiturage i.e. l'utilisation commune d'un véhicule par un conducteur avec un ou plusieurs passager(s) pour effectuer tout ou partie du trajet initialement prévu par le conducteur

Enjeu (2019) :

- En moyenne, les français se déplacent 11500 km/personne/an, et la voiture compte pour les 2/3
- Il existe 3 leviers pour baisser la part modale de la voiture (1) réduire les déplacements (levier « réduction des déplacements ») (2) augmenter le taux de remplissage (3) inciter au report modal (levier « vélo et transport en commun »)

### Cible nationale et implications

Constat :

- Le taux d'occupation moyen des voitures est de 1,4 et ~70% des conducteurs sont des « autosolistes »<sup>1</sup>
- 70% des déplacements domicile-travail sont réalisés en voiture, la plupart en voiture seule

Cible 2030 : **6 millions de trajets**

- quotidiens covoiturés** ce qui représente
- ~600 km/voiture en moins par an
  - ...soit en moyenne à inciter 1 personne sur 5 à covoiturer deux fois par semaine pour aller au travail
  - Autres leviers : mobilité locale le weekend (loisir, achats...) ou longue distance (vacances...)

### Clé de répartition territorialisation

*Régional et départemental*

Clé de répartition : Population

Source : INSEE – [Lien](#)

Transport de  
voyageurs

# Levier : Covoiturage

## Rôle des acteurs et principales mesures existantes

### • Rôle des collectivités :

- Déploiement du covoiturage en interne à la collectivité
- Mise en place d'infrastructures de covoiturage (points de rencontre, voies réservées au covoiturage, parking relais, plateforme de covoiturage...)
- Mesures d'acculturation et de communication autour du covoiturage
- Soutien et accompagnement de la filière covoiturage
- Transport à la demande pour les zones rurales

### • Rôle de l'Etat:

- Permettre l'exonération de cotisations et charges sociales dans le cadre du Forfait Mobilités Durables
- Mise en place d'un Forfait Mobilités Durables pour les agents de la fonction publique
- Prime de 100€ pour le covoiturage courte-distance
- Aides aux collectivités soutenant le covoiturage
- Cadre législatif et réglementaire, chasse à la fraude
- Déploiement du covoiturage en interne à l'Etat

### • Rôle des filières / entreprises:

- Prise en charge par l'employeur des déplacements domicile-travail effectués en covoiturage dans le cadre du Forfait Mobilités Durables
- Organisation (pour les gros employeurs) du covoiturage entre salariés
- Développement de plateformes et d'opérateurs de covoiturage

### • Rôle des citoyens :

- Utilisation des solutions de covoiturage (en tant que conducteur et en tant qu'utilisateur) – via des plateformes de mise en relation conducteur/passager, ou en ayant recours à des lignes de covoiturage
- Mobiliser des associations constructives sur le sujet
- S'engager collectivement (ex : identifier des citoyens prêts à s'organiser entre voisins et collègues pour mettre en place du covoiturage)



Transport de  
voyageurs

# Levier : Report modal

## Enjeux, cible nationale et approche de territorialisation

### Description du levier

Définition : le levier porte sur le report modal de la voiture individuelle vers des mobilités sobres et collectives (vélo, transport en commun, marche)

#### Enjeu :

- En moyenne, les français se déplacent 11500 km/personne/an, et la voiture compte pour les 2/3
- Il existe 3 leviers pour baisser la part modale de la voiture (1) réduire les déplacements (levier « réduction des déplacements ») (2) augmenter le taux de remplissage (levier « covoiturage ») (3) inciter au report modal
- Le potentiel de développement du vélo est significatif : 60 % des trajets domicile-travail de moins de 5 km sont effectués en voiture et 5% à vélo

### Cible nationale et implications

#### Constat :

- Transport collectif (ferré, bus et cars) : augmentation du trafic de l'ordre de 1,8% par an entre 2016 et 2019
- L'usage du vélo progresse fortement depuis 2019 mais sur la base d'un point de départ faible

Cible : **65 Mds de km parcourus par les français** (soit 5% des déplacements totaux) reportés de la voiture vers les mobilités douces et collectives

- À 75% porté par les transports en commun, soit une hausse du trafic de 2,2% par an (entre 2019 et 2030)
- A 25% porté par le développement du vélo, soit un trafic x4 par rapport à 2019

### Clé de répartition territorialisation

*Régional et départemental*

Clé de répartition : Population

Source : INSEE – [Lien](#)

Transport de  
voyageurs

# Levier : Report modal

## Rôle des acteurs et principales mesures existantes

### • Rôle des collectivités :

- Développement de nouvelles offres de transport : bus à haut niveau de service (BHNS), cars express, tram, service à la demande...
- Développement de lignes régionales et RER métropolitains
- Tarification du transport en commun (billetterie unique, modulation du tarif...)
- Mise en place de voiries cyclables et infrastructure de stationnement pour vélos
- Aide à l'achat de vélos et soutien et accompagnement à la filière vente et réparation de vélos
- Développement des offres de rabattement vers les gares

### • Rôle des filières / entreprises:

- Mise en place du Forfait Mobilités Durables, flottes de vélo de fonction, mise à disposition de parkings à vélo
- Localisation des bureaux à proximité des nœuds de transport en commun
- Opérateurs ferroviaires : développement de l'offre, tarification, développement de gares qui sont des lieux de multimodalité

### • Rôle de l'Etat:

- En tant qu'employeur : évolution des usages dans la mobilité domicile-travail (Forfait Mobilités Durables, flottes de vélo de fonction...)
- Plan Vélo & Marche : prime à l'achat, financement d'aménagements cyclables, mesures d'acculturation (ex. « Savoir rouler à vélo »), accompagnement des acteurs de la filière vélo
- Plan Ferroviaire, CPER
- Limitation de l'étalement urbain

### • Rôle des citoyens :

- S'équiper : achat ou réparation de vélos (notamment électriques) ainsi que d'équipements de sécurité
- Se former : apprentissage du vélo et intégration des règles de sécurité pour une pratique sereine
- S'engager : participation à des ateliers collectifs de réparation de vélo, à des opérations de sensibilisation, etc.
- Privilégier la marche pour les trajets courts
- Se reporter vers les transports en commun pour les trajets quotidien dès que cela est possible

Transport de  
voyageurs

# Levier : Bus et cars décarbonés

## Enjeux, cible nationale et approche de territorialisation

### Description du levier

Définition : le levier porte sur l'accélération de la décarbonation des bus et cars

Enjeu : le principal levier réside dans le remplacement des motorisations diesel par des motorisations décarbonées :

- La batterie électrique sera le principal vecteur, compte tenu des progrès des batteries en termes d'autonomie et du rapprochement progressif des coûts de possession avec le diesel. Elle répond d'ores et déjà aux usages urbains et interurbains (bus), et répondra en partie aux besoins de mobilité longue distance à horizon 2030.
- Le bio-GNV pourra être une solution complémentaire à l'électrique pour les usages longue distance difficilement électrifiables (cars nationaux ou régionaux) ; pour la courte distance, le manque de disponibilité de la ressource en biomasse pour produire le bio-GNV conduit à privilégier l'électrique
- La place de l'hydrogène sera probablement limitée à la longue distance compte tenu des forts surcoûts et des incertitudes sur le déploiement de la technologie

### Cible nationale et implications

Etat des lieux :

- Bus électriques : 7% du parc 2022, 26% des nouvelles immatriculations
- Bus GNV : 17% du parc 2022, 32% des nouvelles immatriculations
- Cars électriques : 0,2% du parc 2022, 1% des nouvelles immat.
- Bus GNV : 3% du parc 2022, 14% des nouvelles immatriculations

Cibles 2030 :

- Bus électriques : >80% des nouvelles immatriculations
- Bus GNV : <5% des nouvelles immatriculations
- Cars électriques : ~30% des nouvelles immatriculations
- Cars GNV ~15% des nouvelles immatriculations

### Clé de répartition

*Régional et  
départemental*

Clé de répartition :  
Parc de bus et cars  
thermiques

Source : CGDD / SDES  
– [Lien](#)

Transport de  
voyageurs

# Levier : Bus et cars décarbonés

## Rôle des acteurs et principales mesures existantes

### • Rôle des collectivités :

- Electrification / décarbonation des flottes de bus et de cars
- Soutien au déploiement de bornes de recharge

### • Rôle des filières / entreprises:

- Développement d'une filière industrielle de bus et cars décarbonés (électrique, GNV voire hydrogène) compétitive et à l'autonomie croissante
- Pour les opérateurs de bus et cars privés, choix de solutions de flottes décarbonées

### • Rôle de l'Etat:

- Soutien à l'électrification des cars via l'appel à projet « écosystème des véhicules électriques » (130M€ pour 2024)
- Soutien au retrofit (industrialisation via les aides France 2030, aides à l'achat de cars retrofités via l'AAP « écosystème des véhicules électriques » )
- Soutien au déploiement de bornes de recharge au dépôt
- Planification du déploiement des bornes de recharge en itinérance pour notamment anticiper les travaux de renforcement du réseau d'électricité

### • Rôle des citoyens :

- Choix des bus et cars, en particulier décarbonés, pour leurs déplacements

**Mieux se déplacer**

**Les enjeux en région  
Bourgogne-Franche-  
Comté**



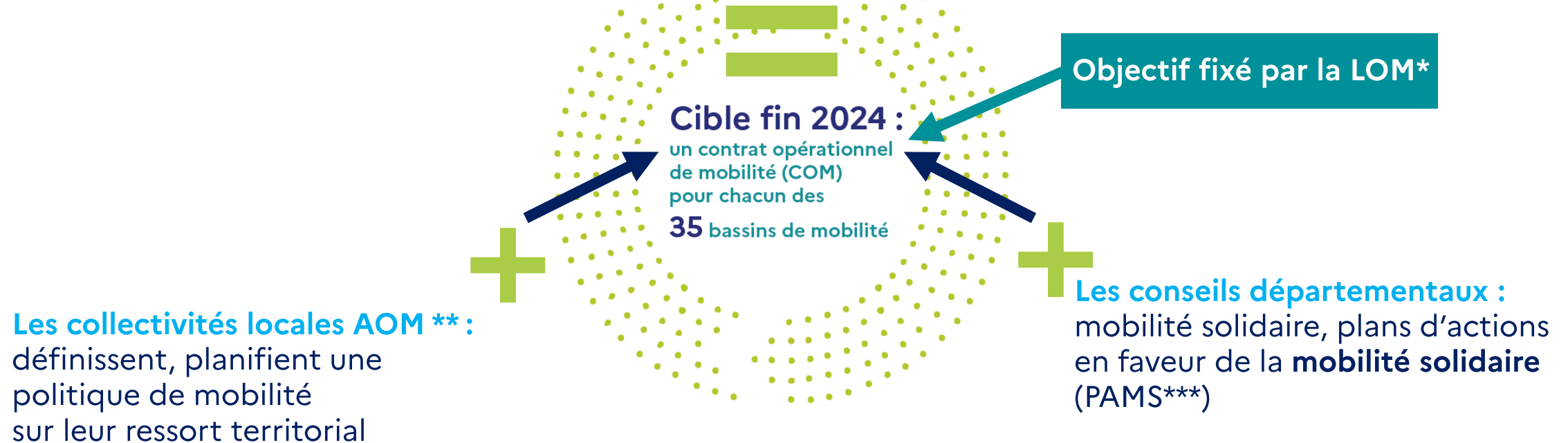


# Mobilité :

une compétence des collectivités  
accompagnées par l'État

## La Région,

chef de file, coordonne les compétences locales  
et organise les services d'intérêt régional



\* Loi d'orientation des mobilités 2019

\*\* Autorité organisatrice de la mobilité

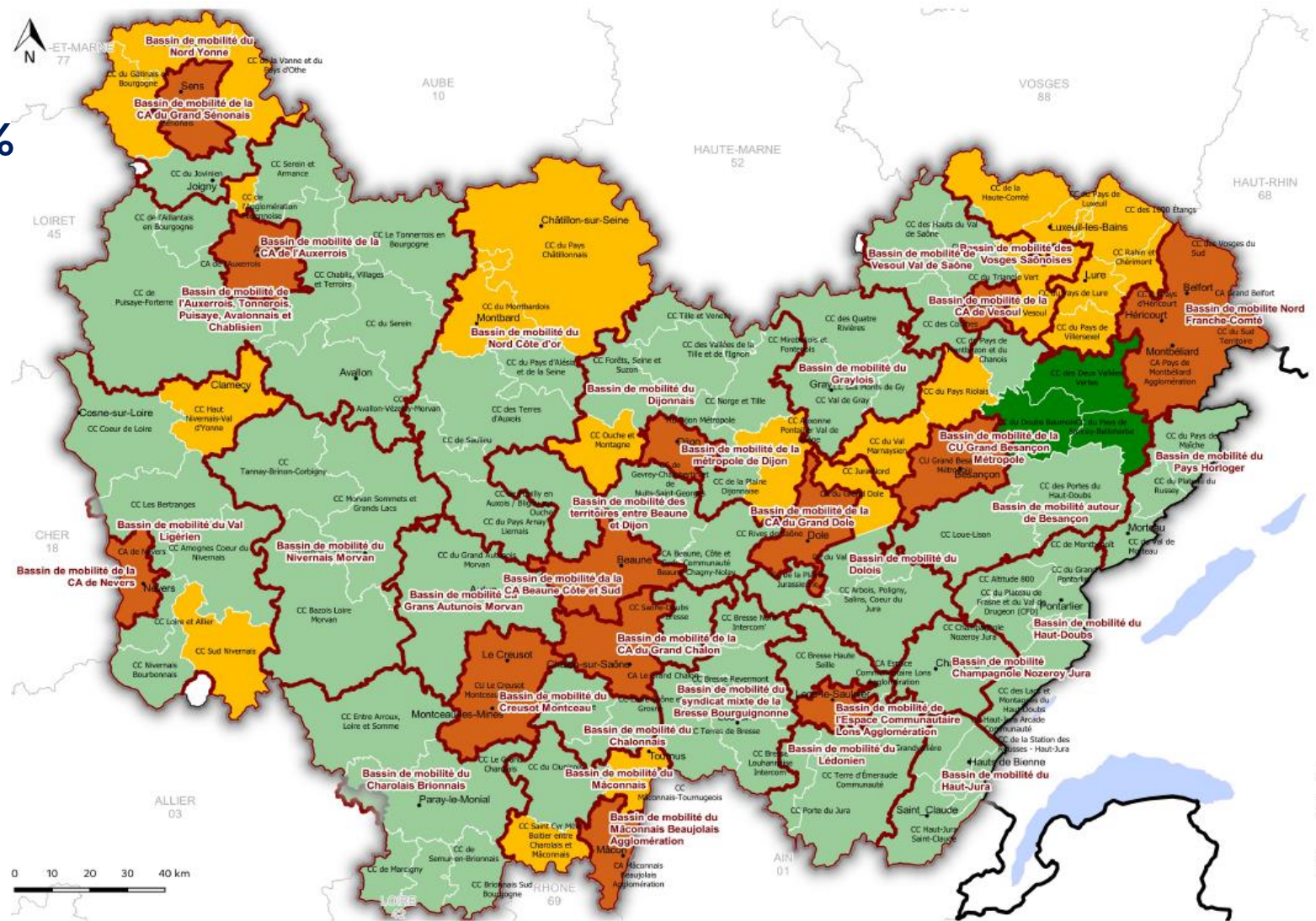
\*\*\* Plan d'action en faveur de la mobilité solidaire

# Mobilité :

## Une prise de compétence massive par les EPCI : 75 % des AOM \*

### Cartographie des 35 bassins de mobilité

- AOM urbaine \*
- Communauté de communes AOM
- Région AOM locale par substitution
- PETR AOM \*\*
- Bassin de mobilité



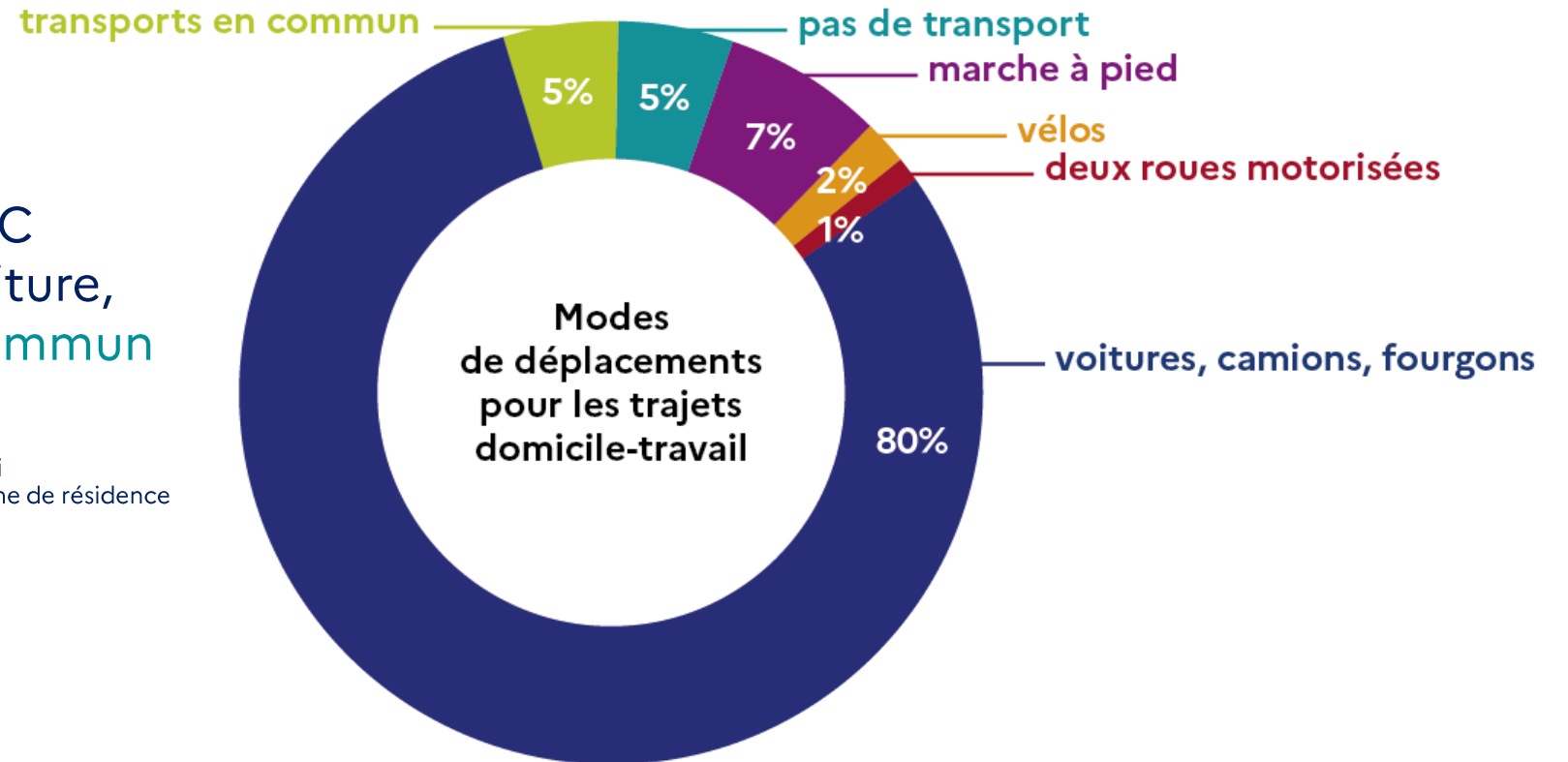
\* Autorité organisatrice de la mobilité  
 \*\* Pôle d'équilibre territorial et rural

# La voiture hégémonique

**80% des actifs utilisent la voiture (VL) ou utilitaires (VU) dans leur déplacement domicile-travail**

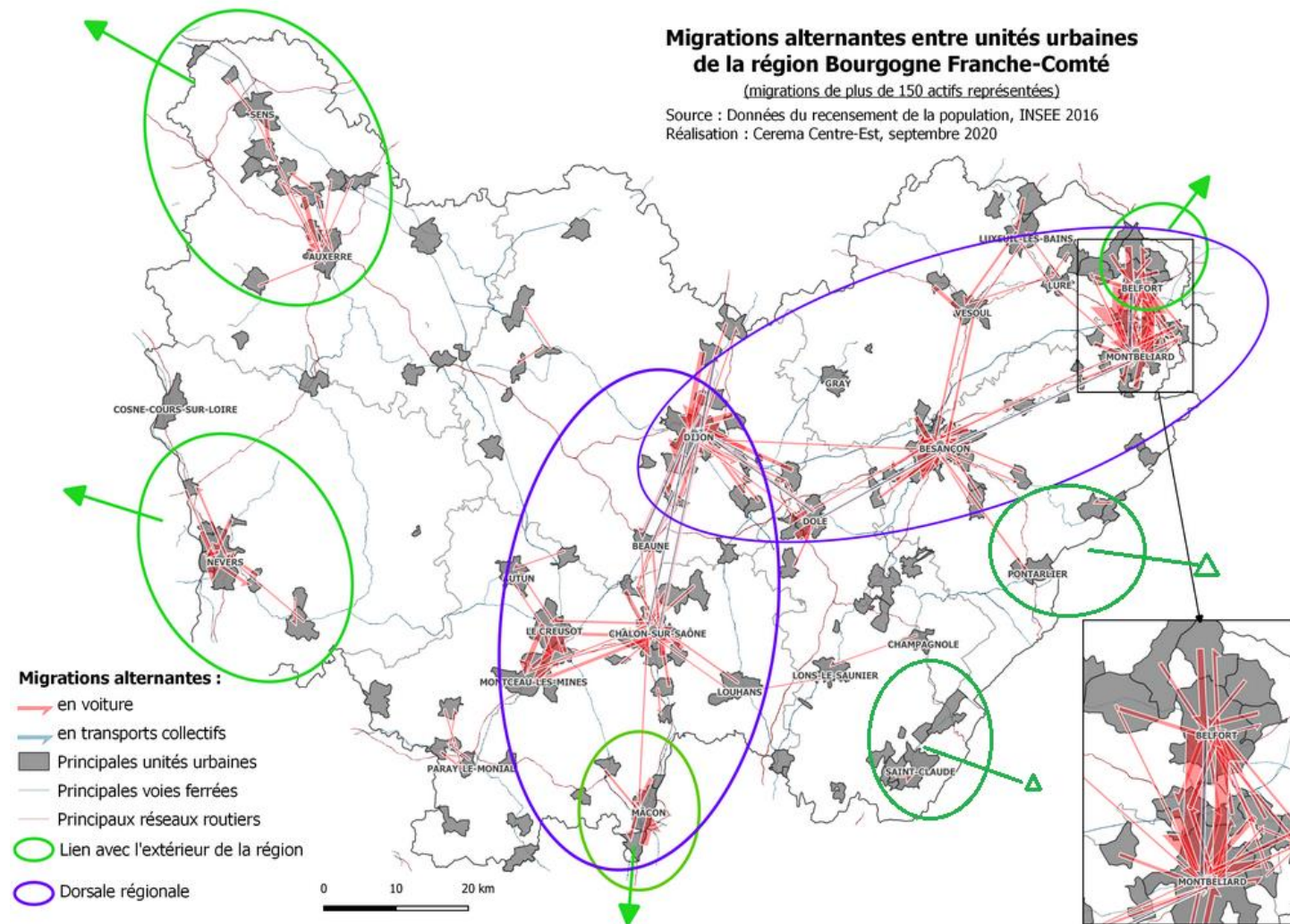
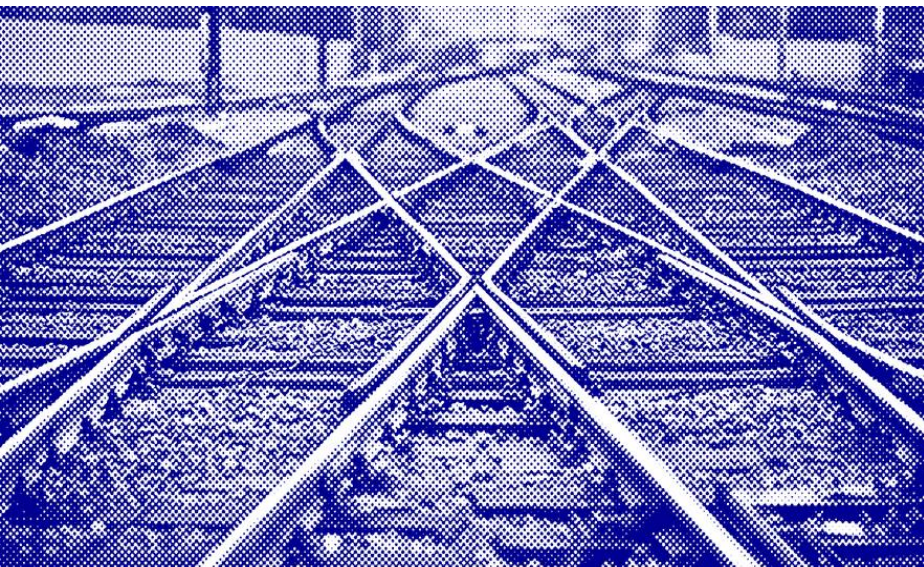
725 000 « navetteurs\* » en BFC  
dont 85% se déplacent en voiture,  
et 38 200 en transports en commun

\* Navetteurs : les actifs ayant un emploi  
qui ne travaillent pas dans leur commune de résidence  
Source INSEE RP 2016





# Une région sous influence externe générant un allongement des distances



# La réduction des émissions de GES dépend de 4 paramètres techniques

GES  
mobilité  
des  
personnes

=

Demande totale  
(distance x population)

X

Mode  
de déplacement

X

Taux  
d'occupation  
des véhicules

X

Consommation  
CO<sub>2</sub>  
des véhicules

Réduire l'usage de la voiture

Décarboner la voiture

## Tendances vers + de GES

augmentation du nombre navetteurs (+3,7 % entre 2006 et 2016)

la voiture reste majoritaire et augmente (BFC : +6% de VP entre 2012 et 2020), augmentation part modale voiture (+2,5% entre 2010 et 2020) au détriment des transports en commun (-0,1%)

Le taux d'occupation des voitures se stabilise (France : 1,62/véhicule)

La consommation moyenne des véhicules thermiques des particuliers neufs augmente entre 2012 et 2021 (France : + 0,3 L/100km/an).

## Tendances vers - de GES

Population (-0,1% entre 2009 et 2016) et nombre d'actifs (-2,7% entre 2006 et 2016)

**Augmentation du vélo** soutenu par le succès du Plan national et les mesures de la Région ( PAIR,...)

**Développement du covoiturage soutenu par le fonds vert**

Augmentation de la flotte électrique et hydrogène (BFC : x21 en 10 ans)

-6% de km parcourus en moyenne par véhicule entre 2012 et 2022

**Politiques favorables à la démobilité (ACV, PVD, ...) et reconcentration de l'aménagement (ZAN)**

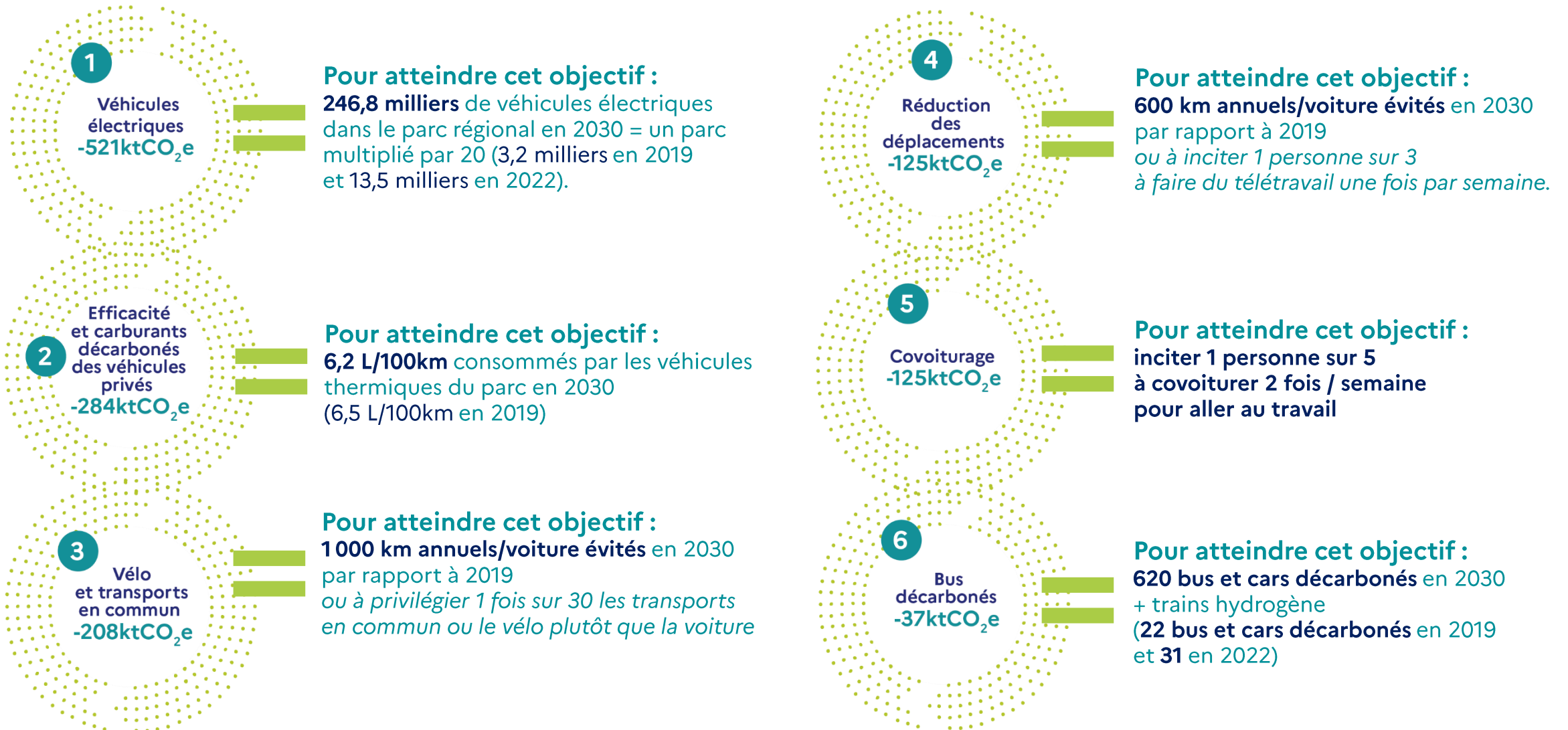
**Régénération du réseau ferré** (budget CPER 2023-2027 report modal tarification / gares / matériel...)  
**Projets transports en commun :** SERM, PEM, TCSP ...  
**Interconnexion et information multimodale**

Stratégie covoiturage de la Région

**BFC : stratégie développement des bornes de recharges (IRVE) + animation sur la mise en œuvre (syndicats d'énergie)**



# Les leviers mobilisables pour un objectif de réduction de -34% d'ici 2030 au niveau national





# Les défis à relever



## Sobriété

Générer une baisse de la demande via nos modèles de développement (lutte contre étalement urbain, emplois de proximité, etc.).

## Décarbonation des véhicules

Transformation technologique et économique, infrastructures, incitations...

## D'une offre d'infrastructure à une offre de services aux usagers coordonnée

La mobilité s'appuie sur un enchaînement de mode de déplacements qui nécessite une parfaite cohérence entre les offres (cadencement des horaires, lieu d'intermodalité...).

## L'offre de services n'est pas la solution en soi : accélérer les changements de comportement de tous les acteurs

L'offre de services ne sert à rien sans changement de comportement individuel.

# Mieux se déplacer

## Témoignages

- Quelle vision des enjeux ?
- Quels freins à lever ?
- Quelles propositions concrètes ?

# Pour aller plus loin

## Echanges via le chat en ligne

RDV sur le site internet dédié

<https://www.cop-bfc-versdemain.fr/>

