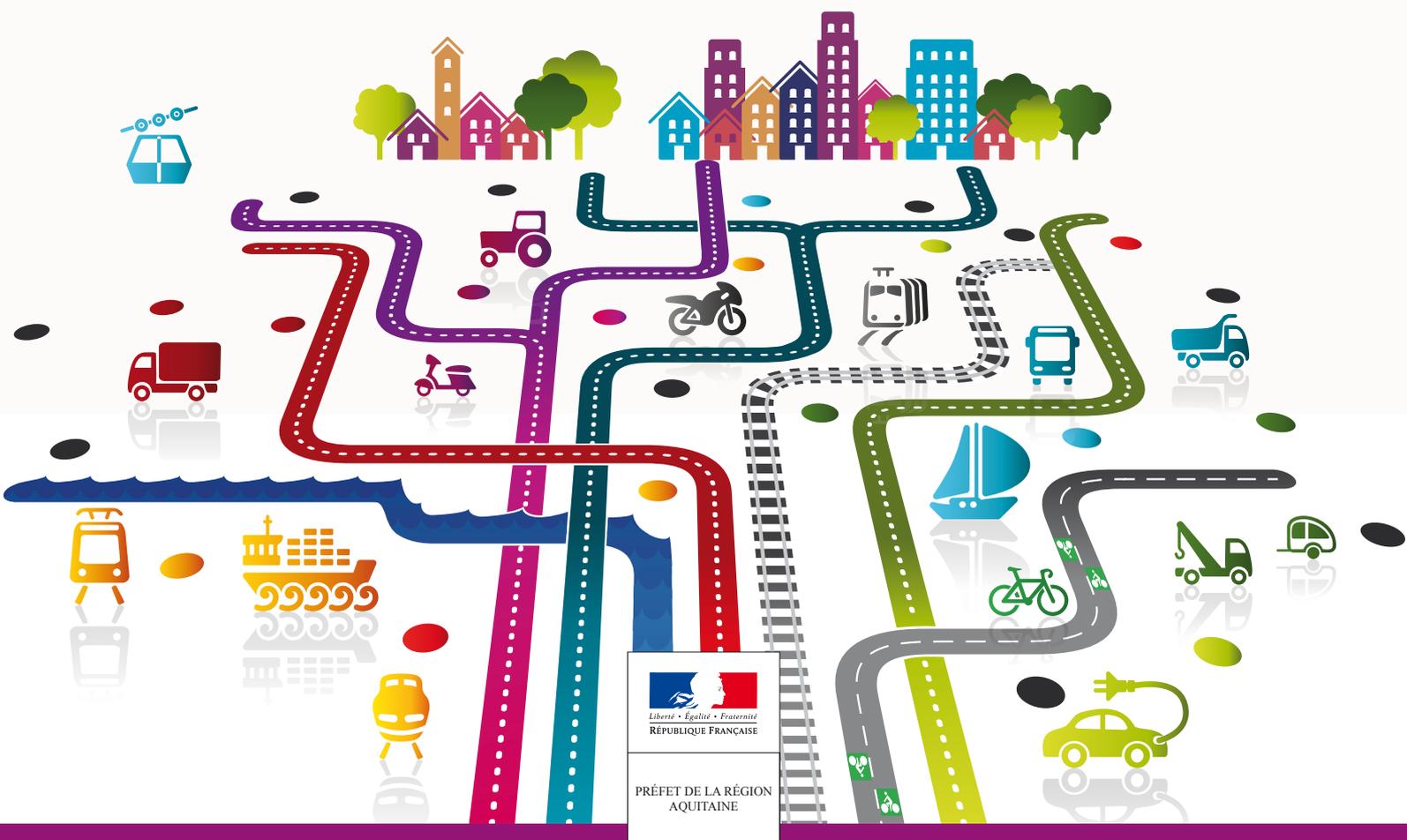




**Mobilité,
transports et
émissions de CO₂
dans l'Aquitaine de 2050**

COMMENT **AGIR** AUJOURD'HUI **POUR DEMAIN ?**



OUTIL PROSPECTIF À L'USAGE DES DÉCIDEURS PUBLICS AQUITAINS

Une étude prospective pour comprendre comment préserver le climat en agissant sur la mobilité des Aquitains



L'Aquitaine affiche une très forte dépendance vis-à-vis des transports routiers. Or, ces derniers représentent la principale source d'émissions de gaz à effet de serre et participent ainsi au changement climatique. Quelle peut être la contribution des politiques publiques, notamment régionales, aux objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre dues aux transports ? Pour éclairer ce vaste débat, la DREAL Aquitaine a souhaité engager une étude prospective en s'entourant de nombreux partenaires. L'objectif de la démarche : tester l'effet combiné des différentes politiques publiques (transports, aménagement du territoire, soutien à l'innovation technologique...) pour identifier les leviers d'action majeurs.

LES ENJEUX DE L'ÉTUDE PROSPECTIVE « AQUITAINE 2050 »



D'où partons-nous ?

Dans notre région les transports sont la principale source d'émissions de gaz à effet de serre : 40% des émissions leur sont directement imputables en 2012. A eux seuls, les transports routiers contribuent à plus de 95% aux émissions de gaz à effet de serre et de polluants du secteur.

La faible densité de population de la région Aquitaine et l'étalement urbain qui la caractérise ont des effets directs sur les besoins de mobilité et la circulation des marchandises. Le transport routier reste prédominant pour satisfaire ces besoins. L'Aquitaine est aussi un territoire de transit entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe. Elle est traversée par l'un des corridors européens les plus chargés. Au cours des dernières années, le trafic routier n'a cessé d'augmenter.

Quels sont les facteurs susceptibles d'influencer notre mobilité demain ?

La mobilité dépendra à la fois de facteurs « internes » à la région (politiques d'aménagement du territoire...) et de facteurs « externes » comme la croissance économique ou le prix de l'énergie qui ne relèvent pas de choix purement aquitains.



Les émissions de GES par mode de transport routier

Source : ORECCA 2012



53%

voitures particulières et deux roues



26%

poids lourds



21%

utilitaires légers

Quels objectifs souhaitons-nous atteindre ?

Réduire l'impact du secteur des transports sur les émissions de gaz à effet de serre est une priorité affirmée dans les engagements internationaux de la France. En 2015, la loi de « transition énergétique pour la croissance verte » a fixé une feuille de route pour atteindre le « facteur 4 » : c'est-à-dire diviser par 4 les émissions totales de gaz à effet de serre en 2050 par rapport à l'année 1990.

Le Schéma Régional Climat Air Énergie Aquitain fixe une réduction de 21% des émissions de gaz à effet de serre liées aux transports entre 2008 et 2020.



UNE MÉTHODE PARTENARIALE

Imaginer l'avenir collectivement

La DREAL Aquitaine s'est inspirée du Grenelle de l'Environnement pour engager une démarche prospective partenariale associant des acteurs régionaux issus de tous horizons. D'un point de vue technique, l'étude a été pilotée par la DREAL avec l'appui du CEREMA et de Pierre DELFAUD, professeur d'économie et ancien membre du CESER.

Un comité de pilotage a été mis en place et mobilisé tout au long du processus. D'autres acteurs locaux ont également été auditionnés en qualité d'experts. C'est notamment le cas du Conseil économique, social et environnemental régional (CESER) dont les travaux antérieurs de prospective territoriale se sont avérés très précieux.



« L'exercice de prospective prend tout son sens lorsqu'il est partagé. Soyons clairs : personne ne peut prédire l'avenir. En revanche, il est possible de se poser collectivement les bonnes questions pour s'y préparer au mieux. »

Professeur P. DELFAUD

Imaginer l'avenir en 6 étapes clés



4 scénarios aux conséquences diamétralement opposées sur le climat



Les quatre scénarios élaborés sont volontairement très contrastés. Ils dessinent ainsi des avenir diamétralement opposés. Seuls le scénario « de crise économique et énergétique » et le scénario le plus « vertueux » (comportements et gouvernance) permettent de se rapprocher des objectifs de la France et de la région en matière d'émissions de gaz à effet de serre.

SI NOUS CONTINUONS SUR NOTRE LANCÉE...



En 2050, l'Aquitaine est une région attractive. La ville grignote les espaces agricoles. Les gens utilisent toujours leur voiture pour aller travailler. Le e-commerce n'a pas détrôné les grandes surfaces mais la révolution numérique dans les services a permis de limiter certains déplacements locaux.

La part de la voiture reste majoritaire et, même si le progrès technologique a été important, le coût élevé des énergies propres ne permet pas à tous les Aquitains de disposer d'un véhicule écologique. Grâce aux efforts conjugués des pouvoirs publics et de la sphère privée, les usagers bénéficient de prix attractifs dans les transports en commun. En ville, l'utilisation de véhicules en libre-service ou encore la livraison à l'aide d'utilitaires électriques sont devenus la norme.

Sur la route, le ballet des camions se poursuit. Cependant, les ports rénovés de Bordeaux et Bayonne voient transiter une part croissante des marchandises. Le fret ferroviaire progresse aussi et le trafic aérien a augmenté de 80%.

SI UNE CRISE MONDIALE VENAIT TOUT BOULEVERSER ?

Plus de 10 ans après la crise économique de 2039, l'Aquitaine peine à se redresser. La majorité des gens vivent dans les grandes agglomérations près des emplois. Le rapprochement domicile-travail et les services à distance (banques...) permettent aux Aquitains d'être moins dépendants de leur voiture. Dans les zones rurales, le co-voiturage est la norme.

La hausse du prix de l'énergie s'est répercutée sur le coût des transports et sur l'ensemble des biens de consommation. Les échanges diminuent. La crise frappe les ports aquitains, les aéroports, les gares... L'énergie est rationnée et prioritairement affectée aux secteurs agricoles, industriels et résidentiels.

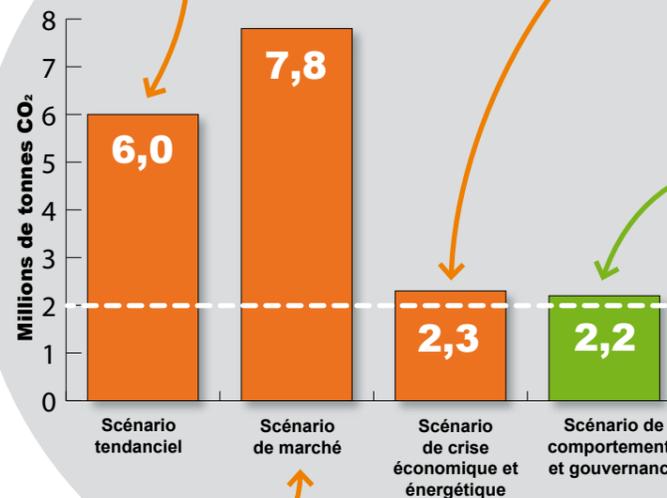
Les investissements d'avant-crise ont permis d'optimiser les réseaux et services de transport. Mais désormais les pouvoirs publics concentrent leur action sur les axes routiers et ferroviaires structurants. Les Départements ont réduit les liaisons par autocars. Les collectivités cherchent à privatiser leurs services de transports.

SI LA MOBILITÉ ÉTAIT AU CŒUR DES POLITIQUES ?

En 2050, l'Aquitaine fait partie de l'Euro-région Aquitaine-Midi-Pyrénées-Euskadi-Navarra. L'habitat a été densifié le long des axes de transport en commun et 90% des gens résident dans les aires urbaines.

L'énergie fossile est chère mais les sources alternatives se sont développées. La révolution numérique a permis la massification du e-commerce et des e-services. Les produits consommés sont ceux de l'Euro-région. Les déplacements et le transport de marchandises sont moins nombreux. Le trafic s'est reporté sur les liaisons ferroviaires et maritimes.

Désormais 90% des véhicules particuliers sont « intelligents », tout comme les réseaux. L'Euro-région assume l'essentiel des politiques de transport. Des incitations financières à la mobilité durable existent pour les particuliers, les entreprises et les administrations. Un nouvel impôt « crédit-déplacement » permet aux pouvoirs publics d'investir. Les agglomérations sont chargées d'adopter des mesures pour promouvoir « le bon mode de déplacement, au bon moment ».



- 4 millions d'habitants
- 80%
- +1,5% par an
- 100\$
- 40%
- 3 dont 2 en véhicule particulier

- 2,8 millions d'habitants
- 70%
- +1,1% par an jusqu'en 2039 puis 0%
- 400\$
- 60%
- 2 dont 1 en véhicule particulier

- 5 millions d'habitants
- 60%
- +2% par an
- 120\$
- 80%
- 6 dont 4 en véhicule particulier

- 5 millions d'habitants
- 90%
- +1,8% par an
- 200\$
- 90%
- 4 dont 1 en véhicule particulier



Conclusion : les politiques régionales et locales ont un rôle important à jouer

L'étude prospective montre que les émissions de gaz à effet de serre liées aux transports en Aquitaine seront déterminées par une combinaison de facteurs. Si certains échappent aux politiques régionales (prix de l'énergie...), d'autres sont directement à la portée des décideurs publics aquitains. Pour être efficaces, les politiques publiques devront agir sur deux leviers qui influencent plus particulièrement les émissions polluantes : la part des véhicules peu polluants en circulation et la réduction du nombre de déplacements en voiture « solo ».

EN ACCOMPAGNANT LE PROGRÈS TECHNOLOGIQUE

- ✓ Soutenir la recherche-développement : pour l'amélioration des motorisations thermiques, le développement de véhicules hybrides rechargeables ou électriques, l'expérimentation de nouveaux procédés en matière de mobilité des personnes, de livraison des marchandises...
- ✓ Développer des infrastructures et des systèmes de transports adaptés : couverture des territoires en très haut débit, systèmes de transports intelligents, déploiement des bornes de recharge des véhicules électriques...
- ✓ Avoir des commandes publiques « exemplaires » : renouvellement du parc automobiles / autocars des collectivités en privilégiant l'achat de véhicules à faibles émissions...
- ✓ Mettre en place des incitations financières : aide à l'achat de véhicules électriques (vélos, voitures, etc.)...



ILS LE FONT DÉJÀ...

En Vendée, le Syndicat Départemental d'Énergie et d'Équipement finance depuis 2013 le déploiement, sur le domaine public, de 350 bornes de recharge pour les véhicules électriques. Les usagers disposent d'un badge délivré par le SYDEV qui offre un accès gratuit aux bornes. (sydev-vendee.fr)

EN ARTICULANT LES POLITIQUES D'URBANISME ET DE DÉPLACEMENTS

- ✓ Coordonner les politiques d'urbanisme, d'habitat et de développement économique avec celle des déplacements.
- ✓ Penser les choix d'urbanisme en fonction de leurs conséquences sur les déplacements : développement le long des axes de transports collectifs et autour des gares ; renouvellement urbain plutôt qu'étalement ; densification des centre-bourgs ; mixité des programmes immobiliers (commerces, services, logements...), etc.
- ✓ Partager l'espace public dans une vision multimodale : création d'itinéraires (vélos, piétons) reliant les nouveaux secteurs aux lieux de vie (bourgs, etc.), de zones de rencontres...
- ✓ Optimiser et réguler le stationnement.
- ✓ Et aussi : offrir de nouveaux espaces de travail (tiers-lieux, co-working)...



ILS LE FONT DÉJÀ...

Au Sud de Nantes, la commune rurale de La Chevrolière a transformé un axe fréquenté par les poids lourds en une « route apaisée ». Les usagers, et notamment les enfants scolarisés dans la commune, y trouvent un espace sécurisé et confortable qui les incite à se déplacer autrement.

EN AMÉLIORANT L'EFFICACITÉ DES SERVICES DE TRANSPORT

- ✓ Renforcer la coopération des autorités organisatrices de la mobilité pour améliorer le niveau de service des transports en commun : confort, régularité, fréquence, signalétique, information en temps réel, interconnexions...
- ✓ Proposer une tarification attractive des services de transports : billet unique permettant d'effectuer un parcours combinant trains/cars/bus...
- ✓ Développer les services de partage de la voiture : co-voiturage, voitures en libre-service, autopartage...
- ✓ Promouvoir les nouveaux services : transport à la demande, navettes, vélos en libre-service...
- ✓ Optimiser l'utilisation des véhicules et favoriser la combinaison des modes de transport : création de pôles d'échanges multimodaux autour des gares, mutualisation des véhicules, regroupement des livraisons de marchandises en ville...



ILS LE FONT DÉJÀ...

Depuis 2012, le dispositif d'autostop organisé « RézoPouce » offre aux habitants du Tarn-et-Garonne une alternative à la voiture individuelle. En France, plusieurs centaines de communes ont repris ce dispositif. (rezopouce.fr)

EN ENCOURAGEANT LES CHANGEMENTS DE COMPORTEMENTS

- ✓ Étudier les pratiques de déplacement pour pouvoir définir une stratégie de mobilité adaptée au territoire.
- ✓ Sensibiliser les usagers et les conseiller dans leurs choix de déplacement : conseil en mobilité...
- ✓ Créer des centrales de mobilité réunissant au sein d'une même plateforme un vaste panel de solutions, des plus classiques au plus innovantes.
- ✓ Promouvoir l'éco-mobilité dans le secteur scolaire : pédibus, vélo-bus, bus équin, permis piéton, permis vélo...
- ✓ Encourager l'élaboration de plans de déplacements : plans de déplacements entreprises, inter-entreprises, inter-collectivités, etc.



ILS LE FONT DÉJÀ...

Dans le Vaucluse, le Comité de Bassin d'Emploi du Pays d'Apt a créé une centrale de mobilité et de covoiturage. « ZAPT » centralise les informations liées à la mobilité et les rend accessibles aux usagers via un site internet, un numéro vert et un point d'accueil en gare routière d'Apt. (zapt.fr)





Pour aller plus loin

EN SAVOIR PLUS SUR L'ÉTUDE

L'étude complète est disponible en téléchargement sur le site de la DREAL Aquitaine, rubrique « Mobilité et transports » via le lien suivant : www.aquitaine.developpement-durable.gouv.fr/les-emissions-de-gaz-a-effet-de-a1763.html

ETRE CONSEILLÉ, ÉCHANGER

La DREAL Aquitaine et son service mobilité, transports et infrastructures ont vocation à accompagner les projets locaux de mobilité durable quels qu'ils soient. Plusieurs interlocuteurs sont à votre écoute pour vous conseiller, échanger, partager...

Vos contacts

DREAL Aquitaine, Service mobilité, transports et infrastructures (SMTI)

Fabienne BOGIATTO 05 56 24 82 99 fabienne.bogiatto@developpement-durable.gouv.fr

Bruno CARRE 05 56 24 85 07 bruno.carre@developpement-durable.gouv.fr

Ces contacts et le lien Internet resteront valables après la fusion de la DREAL Aquitaine avec les DREAL Limousin et Poitou-Charentes au 1^{er} janvier 2016.

Les partenaires de l'étude prospective 2050

La DREAL Aquitaine remercie l'ensemble des partenaires impliqués dans la démarche :

Des Directions Départementales du Territoire et de la Mer (DDT /DDTM) ; le Centre d'Etudes et d'Expertises sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité, et l'Aménagement (CEREMA) - Direction territoriale du Sud-Ouest ; l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise d'Énergie (ADEME) ; l'Institut National de la Statistique et des Études Économiques (INSEE) ; le Conseil régional d'Aquitaine ; des Conseils départementaux ; Bordeaux Métropole ; des Communautés d'agglomérations et de communes ; des syndicats mixtes SCOT ; le Conseil Économique, Social et Environnemental Régional (CESER) ; la SNCF ; l'Union Maritime et Portuaire ; le groupe La Poste ; des Chambres de commerce et d'industrie ; l'association de surveillance de la qualité de l'air de la région Aquitaine (AIRAQ) ; l'agence d'urbanisme de Bordeaux (A'URBA) ; la Fédération Nationale des Usagers des Transports (FNAUT) ; l'union des entreprises de Transport et Logistique de France (TLF) du Sud-Ouest ; l'Université de Bordeaux ; la fédération régionale des associations de protection de la nature d'Aquitaine (SEPANSO).