



Journées européennes de la mobilité

Strasbourg – 28 au 30 novembre 2018

Quelle place pour les services partagés dans l'offre urbaine de mobilité ?

Intégrer les services partagés dans un système de déplacements décarboné

Laura Foglia – Cheffe de Projet Mobilités Bas Carbone - The Shift Project
Synthèse

Le Shift Project, *think tank* dédié à la transition énergétique, s'intéresse aux transports dans la mesure où ils sont responsables de 40 % des émissions de CO₂, 95 % de ce volume étant d'origine routière. C'est la raison pour laquelle la Stratégie Nationale Bas Carbone demande au secteur des transports de réduire d'ici 2028 ses émissions de 29 % par rapport à la base de 2013. Or ces dernières ne cessent d'augmenter.

Le Shift Project a choisi de travailler dans les zones de moyenne densité, dans la mesure où elles n'offrent que peu d'alternatives à la voiture particulière. Ces aires périurbaines représentent 11 % du territoire national, mais regroupent 43 % de la population.

Différentes alternatives ont été prises en compte.

Le covoiturage, tout d'abord, est à priori simple à mettre en œuvre, dans la mesure où le système voiture se trouve déjà en place. Il consiste à augmenter le taux de remplissage des véhicules. Si ce mode de transport devait atteindre son potentiel maximal - ce qui supposerait la mise en place de mesures contraignantes sur l'utilisation de la voiture solo - une réduction de 27 % des émissions de CO₂ serait atteinte en 2026. Un scénario volontariste – assorti de simples mesures incitatives - aboutirait, pour sa part, à une baisse de 6 %, qui se révèle déjà intéressante.

Les transports publics express (train périurbain, service de bus empruntant notamment les autoroutes) ont également été étudiés, 80% de la population des zones de moyenne densité vivant à moins de cinq kilomètres d'une autoroute ou d'une gare. Leur potentiel maximal réduirait de 7,6 % les émissions de CO₂.

Pour sa part, le télétravail permet de réduire les trajets, et paraissait intéressant dans la mesure où son taux de pénétration est faible en France par rapport aux autres Pays européens. En revanche, les calculs ont montré qu'il ne contribue que moyennement à la décarbonation (-4,5 % d'émissions en potentiel maximal et -1,3 % dans un schéma volontariste). En effet : le travail ne représente qu'un petit tiers des motifs de déplacement dans les zones de moyenne densité ; seuls 50 % des emplois sont télétravaillables ; et les entreprises permettent rarement de télétravailler au-delà d'un ou deux jours par semaine. De plus, ce mode de travail pourrait inciter les entreprises à s'installer dans des zones plus éloignées des domiciles de leurs salariés qu'actuellement, ce qui rallongerait les trajets impératifs et annulerait les effets du télétravail.

Enfin, le vélo contribuerait à réduire les émissions de CO₂ de 33 % dans le scénario potentiel maximal et de 15 % dans un schéma volontariste. Il présente l'avantage de transporter la

personne plutôt que le véhicule lui-même, mais son développement suppose cependant la mise en place d'infrastructures adaptées.

Il ressort donc de ces études que le covoiturage et le système vélo constituent les meilleures modalités de décarbonation des déplacements. De plus, leur mise en place se révèle peu onéreuse.

Par ailleurs, une étude a porté sur l'autopartage, qui consiste à partager non un trajet, mais un véhicule. Il permet d'agir sur la taille du parc automobile et conduit également à une moindre utilisation des véhicules. Cela étant, le recours à l'autopartage est fortement corrélé à l'abandon de la seconde voiture du ménage. Il faut donc que les automobilistes bénéficient d'une offre substantielle à proximité de chez eux pour accepter l'abandon de leur second véhicule privé. Il apparaît que le remplacement de l'ensemble des véhicules privés par de l'autopartage permettrait de réduire de 6 % les émissions de CO₂. Ce faible chiffre s'explique par le fait que les zones HAV (Haute Alternative à la Voiture) ne représentent que 6% des émissions totales.

Il faut enfin souligner que l'approche à privilégier n'est pas une approche modale mais systémique, où chaque mode de transport trouve sa pertinence par rapport à la densité du territoire, dans l'optique de proposer une alternative valable à l'utilisation de la voiture en solo. C'est d'ailleurs cette approche qui sous-tend le prochain travail du Shift, qui consiste à réaliser un guide plus opérationnel des mobilités bas-carbone.

Echanges avec la salle

La salle : Si l'autopartage se révèle intéressant dans les zones à faible densité, il devient contre-productif dans les zones à haute densité, dans la mesure où il détourne les personnes des transports publics.

Laura Foglia : En effet. Il s'agit par conséquent d'envisager zone par zone les options les plus pertinentes.

La salle : Le potentiel maximal de décarbonation du covoiturage est identique à celui du vélo. Un vélo produit pourtant 150 fois moins de CO₂ que la voiture. Je suppose que la différence réside dans la distance maximale parcourue.

Laura Foglia : En effet, au-delà d'un trajet de vingt kilomètres, nous considérons que le vélo ne représente plus un moyen de transport pertinent.

Synthèse produite sur la base de la retranscription des journées réalisée par la société Ubiquis