



# Des enjeux, un défi

**Vecteur de mobilité, la voiture n'en est pas moins source de nuisances : pollution de l'air, émissions de gaz à effet de serre, consommation de carburant, coût, encombrement de la voirie, bruit, réduction des espaces naturels, destruction de la biodiversité.** Autant d'atteintes à notre environnement, nos conditions de vie, notre santé qui invitent à repenser nos déplacements !

Longtemps construites selon le « tout automobile », les villes doivent désormais réfléchir à se développer différemment. L'objectif, conformément aux engagements du Grenelle de l'environnement, est de réduire de 20% les émissions de CO<sub>2</sub> des transports d'ici à 2020, pour les ramener à leur niveau de 1990.

**Le défi : assurer la circulation** des biens et des personnes, en réduisant l'utilisation des véhicules automobiles quand c'est possible, notamment en milieu urbain et périurbain.

**Des démarches exemplaires, plus respectueuses de l'environnement existent** depuis la mise en œuvre des « Plans de déplacements urbains (PDU) ». Par ailleurs, plans de déplacements des entreprises, des administrations, des établissements scolaires ou encore des campus induisent de nouvelles pratiques de mobilités mieux pensées et mieux managées, favorisant les modes de transport alternatifs à la voiture dans les déplacements quotidiens. **Les innovations technologiques** ont fait apparaître de nouvelles carburations électriques, hybrides, GNV, Biocarburants... et rendu les transports publics plus attractifs. De nouveaux services à la mobilité ont également émergé, comme le covoiturage, l'autopartage, les vélos en libre-service... Plus récemment, **les Investissements d'avenir** pilotés par l'Etat avec l'ADEME soutiennent des projets de transport et de mobilité innovants.

L'écomobilité c'est notre capacité à repenser nos déplacements pour :

- limiter le recours systématique à la « voiture solo » et privilégier les usages partagés de la voiture ;
- utiliser les modes de transport économes en énergie, en CO<sub>2</sub>, en coût ;
- privilégier les transports collectifs (bus, tramway, métro, train) et les modes partagés (vélos en libre-service, autopartage, covoiturage) ;
- rester actif (marche, vélo).

## Quelques chiffres



Photo : ADEME/R. BOURGUET

Saturation de la périphérie en région Île-de-France

En France, les transports représentent :

**27%**

des émissions de gaz à effet de serre

**32%**

de la consommation d'énergie finale

**5 000 euros**

de dépenses/an (2<sup>ème</sup> poste de dépense des ménages en moyenne)

**70%**

des distances parcourues en voiture

**67 000 accidents**

dont 4 000 décès chaque année sur les routes !

# Lois et outils réglementaires

Plusieurs lois sont fondatrices de l'organisation des déplacements urbains en France :

## 2010 - La Loi Grenelle II

En plus des mesures favorables au développement des transports collectifs, elle acte notamment la possibilité d'instituer, à titre expérimental, des Zones d'actions prioritaires pour l'air (ZAPA) interdisant les véhicules les plus émetteurs de particules et d'oxydes d'azote (NOx).

## 2009 - La Loi Grenelle I

Elle encourage, dans le cadre des Plans de déplacements urbains (PDU), le développement des Plans de déplacements entreprises, administrations, écoles et zones d'activités, et du covoiturage, de l'autopartage, du télétravail, de la marche et du vélo.

## 2005 - La Loi pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées

Elle crée l'obligation de mise en accessibilité des bâtiments et des transports dans un délai maximum de 10 ans. Cette loi étend l'obligation d'accessibilité à toute la chaîne du déplacement.

## 2000 - La Loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains (SRU)

Elle renforce la cohérence entre les politiques d'aménagement, de déplacements et de stationnement dans les ScoT, PDU, PLU ; favorise le développement des systèmes d'information des particuliers sur l'offre multimodale ; prévoit un service de Conseil en Mobilité pour les gestionnaires de lieux d'activités (entreprises, employeurs publics, établissements d'enseignements, de soins, de loisirs, etc.) dans tous les Périmètres de transports urbains (PTU) inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants ou recoupant celles-ci.

## 1996 - La Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE)

Elle rend obligatoire les PDU (pour les PTU inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants ou recoupant celles-ci) et la surveillance de la qualité de l'air sur l'ensemble du territoire.

## 1982 - La Loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI)

Elle crée le Plan de déplacements urbains (PDU).

**Divers documents de stratégie et de planification existent pour aider les collectivités territoriales à conduire une politique d'ensemble (urbanisme, transports et environnement) :**

- **Le Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE)** a été créé par la Loi Grenelle II et remplace le Plan régional de la qualité de l'air (PRQA).

- **Le Plan de protection de l'atmosphère (PPA)** définit les objectifs permettant de ramener, à l'intérieur des agglomérations de plus de 250 000 habitants ainsi que les zones où les valeurs limites sont dépassées ou risquent de l'être, les niveaux de concentration en polluants dans l'atmosphère à un niveau inférieur aux valeurs limites.

- **Le Schéma de cohérence territoriale (ScoT)** vise à intégrer plusieurs politiques sectorielles (aménagement, logement, transports, environnement, ...) a minima dans les agglomérations.

- **Le Plan de déplacements urbains (PDU)** est obligatoire pour les PTU inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants ou recoupant celles-ci, pour diminuer le trafic automobile, développer les transports collectifs, organiser le stationnement...

- **Le Plan local d'urbanisme (PLU)** établit à l'échelle d'une commune ou d'un groupement de communes (EPCI) un projet global d'urbanisme et d'aménagement et fixe en conséquence les règles générales d'utilisation du sol sur le territoire considéré.



### Mémo

- Mettre en cohérence les documents de planification, intégrer l'écomobilité dans les plans et projets urbains.
- Contrôler la mise en œuvre opérationnelle de ces documents.

# Les acteurs de l'écomobilité

Au niveau local, différents acteurs sont incontournables pour mener à bien une politique ou un projet « écomobile ».

## Les Autorités Organisatrices de Transports (AOT)

Elles sont représentées par les collectivités territoriales ou leurs groupements et apportent leurs **connaissances et leur vision stratégique des déplacements** sur leurs territoires ainsi que des soutiens techniques, logistiques et financiers. Elles peuvent proposer un projet de mobilité, en assurer la **coordination**, le montage opérationnel, ou jouer un rôle **d'information et de concertation**.

## Le Conseil en Mobilité (CeM)

Il est exercé par les AOT ou par délégation donnée à des associations, Chambres de commerce et d'industrie... dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Il aide les acteurs de la mobilité quotidienne à **rationaliser leurs pratiques de déplacement**.



Photo : Yuri Arcurs - Fotolia.com

## Les professionnels

Ce sont les entreprises privées qui exploitent les réseaux de transport ou les sociétés de transport (de marchandises ou de voyageurs), ainsi que leurs représentations (Fédérations, Chambres de commerce et d'industrie etc).

Ce sont également les services experts de l'Etat : CERTU, CETE, Préfectures, Directions régionales de l'équipement, de l'aménagement et du logement (DREAL), et les établissements publics (l'ADEME et ses directions régionales, ...), ou des Agences (agences d'urbanismes, ...). Ces organismes peuvent apporter **conseil réglementaire, expertise, et proposer un soutien financier ponctuel ou relayer des actions lors de campagnes nationales** (Semaines de la mobilité, du développement durable, de l'énergie...).

## Les associations

Ce sont celles de protection de l'environnement, de représentation des usagers ou des consommateurs et des entreprises de transport, telles que France nature environnement (FNE), la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT) et la Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB). Elles apportent **expertise et soutien méthodologique** pour les projets.

## Les usagers

Ce sont les bénéficiaires des solutions de transport mises en place par les acteurs publics et privés. Enseignants, parents, élèves, employés, habitants, commerçants, entreprises et administrations, ..., les usagers peuvent **participer aux enquêtes et à la concertation** dans le cadre des Conseils de quartier par exemple.



### Mémo

- Favoriser la concertation.
- Fédérer les acteurs autour de projets et d'objectifs communs.

# Le management de la mobilité

Le management de la mobilité est une **démarche globale intégrant les besoins des usagers** (résidents, navetteurs, visiteurs, écoliers, étudiants, commerçants,...). Son objectif est **d'améliorer les déplacements**, en diminuant la dépendance à la voiture. Il intervient en complément des mesures jouant sur la seule offre de transport afin de l'optimiser. Il vise à modifier les comportements de mobilité des individus et des entreprises. Cette démarche permet également aux acteurs de confirmer leur choix, par exemple de localisation de nouvelles zones d'habitat ou d'activités (zones de loisirs, de commerces, d'infrastructures, de grands équipements etc). En s'attachant à modifier la demande en déplacements, les mesures du management de la mobilité agissent sur :

- le choix d'itinéraire ;
- le choix modal ;
- la temporalité du déplacement (durée, fréquence,...) ;
- la modification du point de départ ou d'arrivée du déplacement favorisant une accessibilité en mode alternatif à l'automobile ;
- la rationalisation de l'organisation des déplacements.



## Mémo

- Intégrer les transports dans les choix de localisation des logements et des activités.
- Susciter les changements de comportements.
- Diagnostiquer les besoins de déplacements.
- Développer une offre globale avec différents modes inter-opérables, informer et communiquer sur le fonctionnement de cette offre.
- Evaluer sa démarche.
- Adapter les transports aux besoins (selon l'habitat, l'activité,...).

# L'apport du numérique

Avec la géolocalisation, Internet et les nouvelles technologies, **la mise en partage et l'accès aux informations sont facilités**. Il devient plus simple de se renseigner librement sur les moyens de transports les plus proches, les fréquences, les horaires, l'état du trafic... Les calculs d'itinéraires aident à préparer les trajets en comparant et en combinant différents modes de transport en choisissant le trajet le plus rapide ou le plus actif (avec marche ou vélo).

Les abonnés aux services de covoiturage, d'autopartage ou de vélos en libre-service peuvent à tout moment effectuer des réservations et leurs paiements.

Les Technologies de l'information et de la communication (TIC) contribuent également au développement du travail à distance. En proposant à leurs

salariés des réunions en visio-conférences, ou en proposant de travailler en télécentre, **les entreprises réduisent les déplacements contraints**. Elles adoptent ainsi une démarche de développement durable !

**CALCULETTE Eco-déplacements**  
Calculez l'impact de vos déplacements quotidiens sur l'environnement et sur vos dépenses !

ADEME  
Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie

DISTANCE DOMICILE-TRAVAIL  
Saisissez la distance entre votre domicile et votre travail : J'habite à **5** km de mon travail.

MODES DE TRANSPORTS  
Choisissez les 2 modes à comparer. **RÉSULTATS SUR 1 AN**

Je choisis	COÛT	EFFET DE SERRE	ÉNERGIE
LE BUS	<b>310,00</b> €	<b>227,90</b> kg éq. CO <sub>2</sub>	<b>72,90</b> l éq. pétrole
plutôt que			
LA VOITURE	<b>1035,00</b> €	<b>466,55</b> kg éq. CO <sub>2</sub>	<b>151,60</b> l éq. pétrole

En choisissant le bus plutôt que la voiture  
J'économise **725,00 €** par an. J'évite **238,65 kg** de CO<sub>2</sub> par an. Je consomme **78,70 litres** éq. pétrole en moins par an.

Calcullette Eco-Déplacements de l'ADEME



# Se déplacer autrement, on est tous gagnants !

Utiliser successivement plusieurs modes de transport pour se déplacer au cours d'un même trajet, c'est possible. Pour ce faire, les différents modes doivent être facilement inter-opérables. **En laissant sa voiture au parking de la gare pour prendre le train et aller travailler, ou en prenant un vélo au sortir d'un bus, on pratique « l'intermodalité ».**

On peut aussi choisir d'alterner son mode de déplacement selon le jour de la semaine, en adéquation avec son programme d'activités.

**Tous les moyens sont bons...**

## La marche



Photo : ADEME/S. THIEBLEMONT

**Pour les petits trajets, marcher est le mode le moins cher, le plus écologique, le plus bénéfique.**

L'Organisation mondiale de la santé (OMS) recommande 30 minutes de marche chaque jour pour l'adulte et une heure de dépense physique pour l'enfant. Mieux vaut ainsi aller à pied à l'école plutôt qu'en voiture avec ses parents ! Les Carapattes\* ou bus pédestres permettent aux écoliers et leurs accompagnateurs bénévoles de marcher jusqu'à l'établissement scolaire tout en suivant un trajet sécurisé avec des arrêts (comme pour les lignes de bus).



Plaquette PDES ref ADEME n°6475

*Angoulême : la rue Hergé en centre ville est réservée aux piétons*

## Le vélo

**En l'utilisant pour se rendre chaque jour au travail,** nous nous dépensons physiquement et notre risque de mortalité\*\* diminue de 40% !

Le vélo à assistance électrique (VAE) est la solution la plus adaptée pour les côtes et les plus grands trajets. Son autonomie varie de 20 à 100 km en fonction de la topographie du parcours et du type de batterie.

Des aménagements spécifiques de la voirie contribuent à l'amélioration du confort cyclable. Sensibiliser les cyclistes, les piétons, les chauffeurs aux règles de sécurité et au respect de chacun bénéficient à tous.

Le vélo peut aussi être utilisé pour les bus cyclistes (Caracyles\*).



Photo : ADEME/P. HALLE

*Succès du VELIB auprès du public jeune*

\* Marques déposées par l'ADEME.

\*\* Risque lié aux accidents cardio-vasculaires, aux maladies respiratoires, aux accidents de la route, etc.

## Les transports publics

**Bus, tramway, métro, tram-train, RER, TER, Auto-car... Ces transports publics sont adaptés aux trajets les plus longs.** Ils desservent avec régularité un grand nombre de stations, généralement les gares, les établissements scolaires, les centres de loisir, les zones d'habitat et d'activités, les équipements spor-



Ligne de tramway en site propre de Nice

Photo : ADEME/S. THIEBLEMONT

tifs etc. Les transports publics sont gérés par des entreprises publiques ou privées, sous la responsabilité des Autorités organisatrices des transports (AOT). Ils forment le socle d'une politique de transports alternative à la voiture permettant à chacun de réaliser son programme d'activités avec une moindre dépendance à la voiture, notamment dans les villes et les grandes agglomérations. De nombreux « bus propres » roulent avec des carburations électriques, hybrides ou des bio-carburants... Les entreprises de transport de voyageurs par bus ou par cars peuvent de leur côté entrer dans la démarche « Objectif CO<sub>2</sub>, les transporteurs s'engagent » afin de réduire leurs émissions de CO<sub>2</sub> sur 3 ans.



## La voiture autrement

Bien qu'indispensable pour certains usages, la voiture reste à 95% de son temps inutilisée et à l'arrêt. Posséder une voiture entraîne des coûts et des contraintes (entretien, stationnement, assurance,...). Il faut pouvoir également la changer régulièrement pour bénéficier des dernières innovations technologiques.

Face à ces constats, **des solutions de partage, plus rationnelles**, se développent.



Photo : Andrey Kiselev - Fotolia.com

## L'autopartage

Gérés la plupart du temps par des organismes privés, **ces services proposent une flotte de véhicules à des abonnés**. Les véhicules peuvent être des voitures électriques mises à disposition 24h sur 24h dans des parkings gardiennés ou sur des places de stationnement aériennes qui leur sont dédiées sur la voirie. La réservation s'effectue par Internet ou sur simple appel à un standard téléphonique.

L'autopartage permet de disposer d'une voiture pour des usages occasionnels et de courte durée (une heure, une soirée, un jour).

Il peut exister également dans la sphère privée d'une famille, ou d'un voisinage de quartier quand des riverains s'organisent entre eux pour le prêt et l'utilisation d'un véhicule.

## Le covoiturage

**Economique et convivial, le covoiturage consiste à partager un véhicule avec une ou plusieurs personnes qui effectuent un même trajet.** Les frais du voyage sont ainsi répartis entre tous les passagers. De nombreuses plates-formes et services existent sur Internet pour mettre en relation des covoitureurs et des covoiturés pour des voyages de longues ou courtes distances.

Les démarches de Plans de déplacements d'entreprise (PDE) sont vecteur de promotion de cette pratique.



Photo : Andrea Lehmkühli - Fotolia.com

## L'ADEME EN BREF

L'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME) participe à la mise en œuvre des politiques publiques dans les domaines de l'environnement, de l'énergie et du développement durable. Afin de leur permettre de progresser dans leur démarche environnementale, l'agence met à disposition des entreprises, des collectivités locales, des pouvoirs publics et du grand public, ses capacités d'expertise et de conseil. Elle aide en outre au financement de projets, de la recherche à la mise en œuvre et ce, dans les domaines suivants : la gestion des déchets, la préservation des sols, l'efficacité énergétique et les énergies renouvelables, la qualité de l'air et la lutte contre le bruit.

L'ADEME est un établissement public sous la triple tutelle du ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement, du ministère de l'Industrie, de l'Énergie et de l'Économie numérique et du ministère de l'Enseignement supérieur et de la Recherche.

[www.ademe.fr](http://www.ademe.fr)

## FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT EN BREF

France Nature Environnement (FNE) fédère un mouvement citoyen d'environ 3000 associations de protection de la nature et de l'environnement en France métropolitaine et en Outre-mer. Cet important maillage territorial permet de lancer l'alerte chaque fois que notre environnement est menacé.

Créée en 1968, reconnue d'utilité publique depuis 1976, France Nature Environnement est une association à but non lucratif, indépendante de toute entreprise, collectivité, organisation politique ou religieuse.

Elle est agréée par les pouvoirs publics, ce qui lui permet de mener des actions en justice dans le domaine de l'environnement. Chaque année depuis 1976, France Nature Environnement transmet aux autorités ses rapports (activités, moral et financier) et la composition de son conseil d'administration.

[www.fne.asso.fr](http://www.fne.asso.fr)



ASSEMBLÉE DES CHAMBRES FRANÇAISES  
DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE

