



**PRÉFET
DE LA RÉGION
HAUTS-DE-FRANCE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**FRANCE
NATION
VERTE**

Agir • Mobiliser • Accélérer

Cahier Thématique Transport de voyageurs

Territorialisation de la planification écologique en Hauts-de-France

Version 3 – Novembre 2024

Cahiers thématiques : Précautions de lecture 1/2

Ces cahiers sont destinés à informer et à éclairer la décision du choix des leviers à porter au débat.

Ils compilent des données nationales provenant du SGPE et des données régionales. Les données nationales sont estampillées par « **Données nationales SGPE** ».

Nous attirons l'attention sur les trajectoires :

Nous avons retenu 3 options :

- les données utilisées au niveau national sont exploitées au niveau régional lorsque la maille le permet,
- à défaut, la trajectoire peut être calculée à partir de données spécifiquement régionales qui permettent de rattacher les trajectoires aux objectifs nationaux,
- et enfin, en dernière option, la trajectoire est calculée avec d'autres données qui permettent d'avoir une tendance sur le levier concerné. Dans ce cas de figure, il est plus complexe de rattacher la trajectoire à l'objectif de décarbonation.

Quand c'est possible les objectifs fixés dans les trajectoires peuvent être traduits en équivalent CO₂ grâce au simulateur du SGPE :

<https://planification-territoires.ecologie.gouv.fr/territoire/hauts-de-france/objectifs>

Projets accompagnés par les opérateurs et agences de l'État :

Ces cartes recensent et localisent les projets accompagnés et/ou financés entre 2019 et 2023 par les opérateurs et agences de l'État pour chaque levier.

ADEME : Agence de la Transition écologique

ANAH : Agence Nationale de l'Habitat

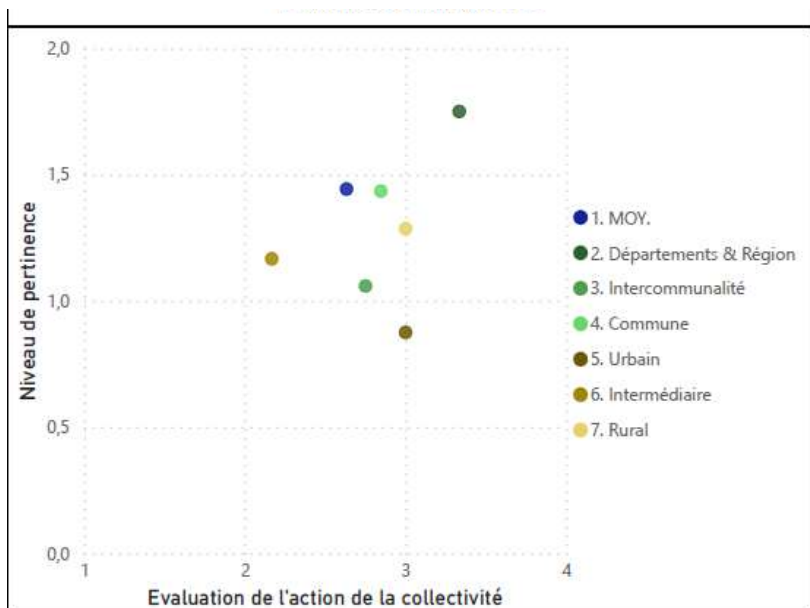
ANCT : Agence Nationale de Cohésion des Territoires

CEREMA : Centre Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement

CDC : Caisse des Dépôts / Banque des Territoires

Cahiers thématiques : Précautions de lecture 2/2

Pour comprendre les axes « ordonnée » et « abscisse » des **retours des EPCI et collectivités**, les schémas ci-dessous établissent un lien entre les appréciations des questionnaires et la numérotation des graphiques :



Niveau de pertinence :

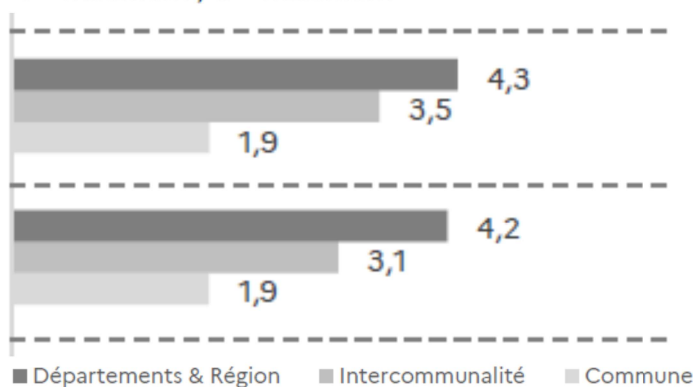
- 0 : non pertinent
- 1 : moyennement pertinent
- 2 : pertinent

Évaluation de l'action de la collectivité :

- 1 : plutôt non
- 2 : partiellement non
- 3 : partiellement oui
- 4 : plutôt oui

Niveau de mise en œuvre

1 = minimum ; 5 = maximum



Cette action est-elle déjà en cours de mise en œuvre ? » :

- 1 : je ne sais pas ou non pertinent
- 2 : plutôt non
- 3 : partiellement non
- 4 : partiellement oui
- 5 : plutôt oui

Transport de voyageurs : enjeux en Hauts-de-France

Données principales :

Transport = second émetteur de GES et 3ème consommateur régional d'énergie ;

Forte mobilité quotidienne (83km/j en moyenne pour les grands mobiles) ;

35% des habitants des Hauts-de-France sont des grands mobiles (éloignement de plus de 10 km de leur domicile) : 1ère région de France ;

Émissions par personne associées aux trajets domicile-travail en moyenne 7 % plus élevées qu'en province ;

Le réseau autoroutier autour de Lille saturé en moyenne 4h/j et le trafic routier s'accroît de 2% chaque année sur l'agglomération ;

Organisation territoriale :

Structuration de la gouvernance des mobilités via le déploiement régional des contrats opérationnels de mobilité et plans d'action en faveur de la mobilité solidaire porté par la Loi LOM.

Transport de voyageurs

Transport de voyageurs : enjeux en Hauts-de-France



Proposer des conditions de déplacements soutenables

S'appuyer sur une offre de transports régionale structurante :

- Réseau TER
- Ligne TER à accélérer / cadencer / moderniser
- Proposition de Services Adaptés pour les lignes de desserte fine du territoire
- Ligne Paris - Calais et ligne Paris / Cambrai - Maubeuge

Proposer un réseau routier d'intérêt régional :

- Réseau Routier d'intérêt Régional (RRIR)

Tendre vers un système intégré de transport à l'échelle des Hauts-de-France

- Renforcer l'intermodalité au droit des villes et agglomérations (AOM)

Améliorer l'accessibilité à la métropole Lilloise

- Zone d'influence
- Projet Réseau Express Hauts-de-France

Faciliter les échanges avec l'Ile-de-France, en particulier grâce à la liaison Roissy-Picardie

- Zone d'influence
- Projet Roissy-Picardie
- Grand Paris Express
- Connexions envisageables avec le Grand Paris Express

Améliorer les relations transfrontalières et interrégionales :

Développer les Pôles d'Echanges Multimodaux

- Pôles d'échanges multimodaux (PEM) régionaux
- Pôles d'échanges multimodaux (PEM) de rabattement vers les métropoles

Encourager des solutions de mobilité pour tous les publics et les territoires les plus vulnérables

- Développer et adapter les services dans les zones rurales

Infrastructures existantes :

- Aéroport
- Port voyageur
- Gare TGV
- Liaison transmanche
- Autoroute
- Réseau routier
- TGV / LGV
- Gare TER

Transport de voyageurs : quelques projets phare

Investissements massifs dans le réseau ferroviaire : Liaison ferroviaire Roissy Picardie pour améliorer les déplacements quotidiens vers le pôle de Roissy depuis la Picardie et le nord-est du Val d'Oise, Amélioration du fonctionnement et de la gestion du nœud ferroviaire de Creil, Petites lignes de demain...

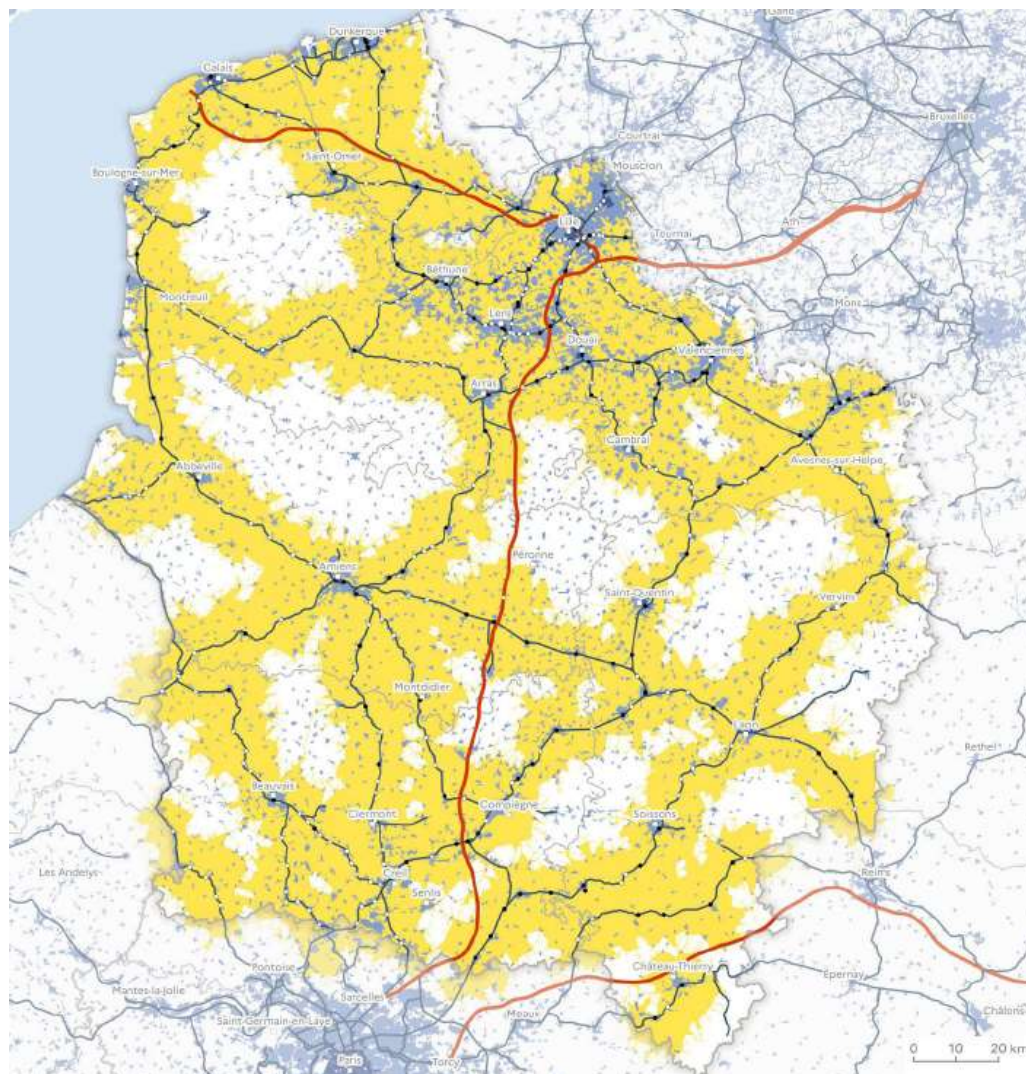
2 services express régionaux métropolitains (SERM) : un sur l'étoile ferroviaire lilloise, l'autre sur la façade littorale

Développement des réseaux de transports collectifs dans les collectivités: modernisation du métro lillois, tram et BHNS de Lille (SDIT) ; développement des réseaux de bus des collectivités (ex. Amiens Métropole, CUD, CABBALR, CAD, CALL...) et gratuité de certains réseaux de transport.

Covoiturage : développement modéré, créations d'aires de covoiturage, projets de lignes de covoiturage, voie réservée sur l'autoroute A1 en entrée de Lille, expérimentations portées par les collectivités

Développement des mobilités actives : schémas directeurs cyclables adoptés dans une majorité de collectivité, aménagements cyclables conduits en milieu rural et urbain mais des évolutions modérées des parts modales

Transport de voyageurs



Aires de desserte à 15 minutes des gares ferroviaires

Une infrastructure ferroviaire inégalement répartie avec un réseau bien structuré autour de l'aire lilloise, de la région parisienne et du littoral

■ Isochrone de 15 minutes autour des gares actives

Types de voies de chemins de fer

— Grande vitesse

— Normale

Gares

• Voyageurs

• Voyageurs et fret

□ Limite régionale

□ Limite départementale

— Frontière nationale

— Réseau routier principal

Conception : DREAL Hauts-de-France/SIDDEE/PAD

Données sources :

CLC2018

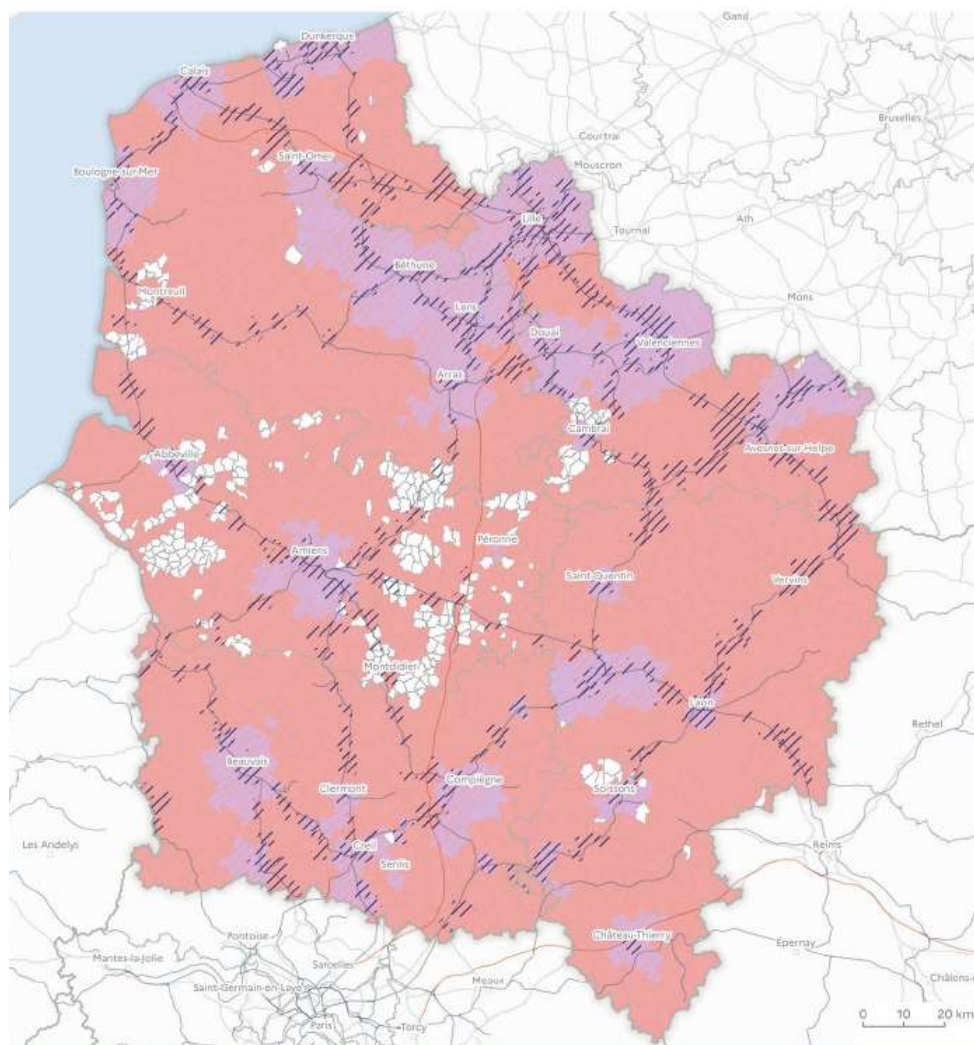
SNCF

Fonds de plan :

© IGN ADMIN EXPRESS®

Ref : 22-099-L (31/03/2023)

Transport de voyageurs



Types de dessertes en transports collectifs en Hauts-de-France

Certaines zones sont démunies de tous types de TC

- /// Commune avec un arrêt actif de train voyageur
- Commune avec au moins un arrêt de transport urbain
- Commune avec au moins un arrêt de transport interurbain
- Commune sans aucun arrêt de transport collectif

Lignes SNCF

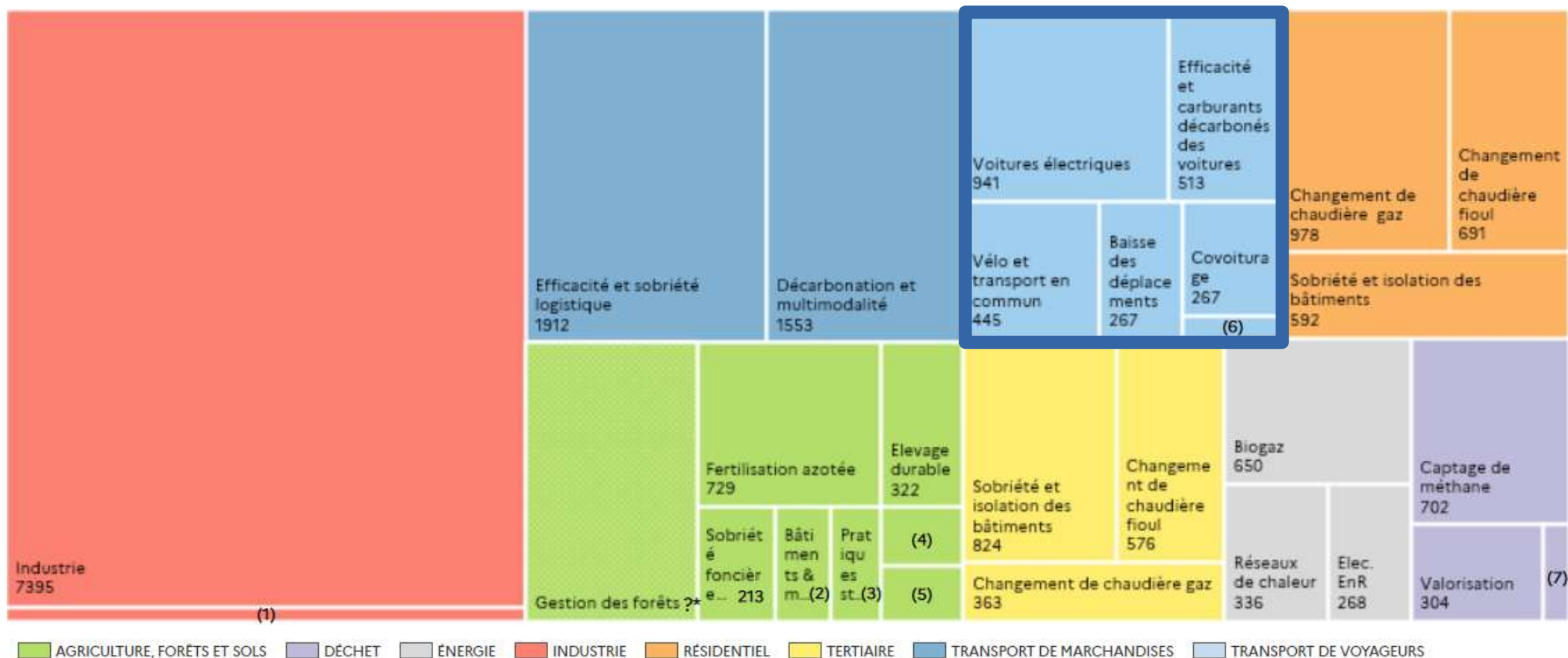
- TGV
- TER

- Limite régionale
- Limite départementale
- Frontière nationale
- Réseau routier principal

Conception : DREAL Hauts-de-France/SIDDEE/PAD
Données sources : Base de Données TC 2022 Cerema
Fonds de plan :
© IGN ADMIN EXPRESS ®
© IGN ROUTE 500 ®
Ref : 22-099-L (12/10/2022)

Panorama des leviers de décarbonation en Hauts-de-France

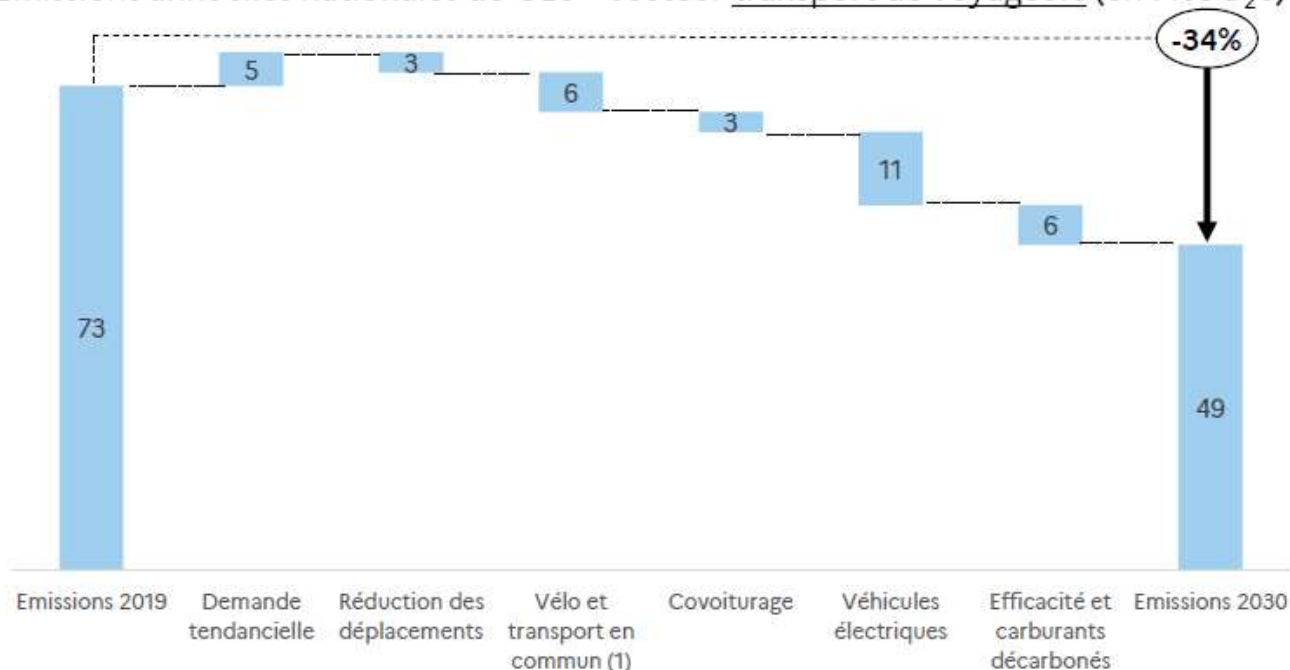
Répartition des leviers de réduction de gaz à effet de serre, en ktCO₂e économisés entre 2019 et 2030



Les leviers transport de voyageurs concernent les émissions directes du secteur

Transport de voyageurs

Emissions annuelles nationales de GES – secteur transport de voyageurs (en MtCO₂e)



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

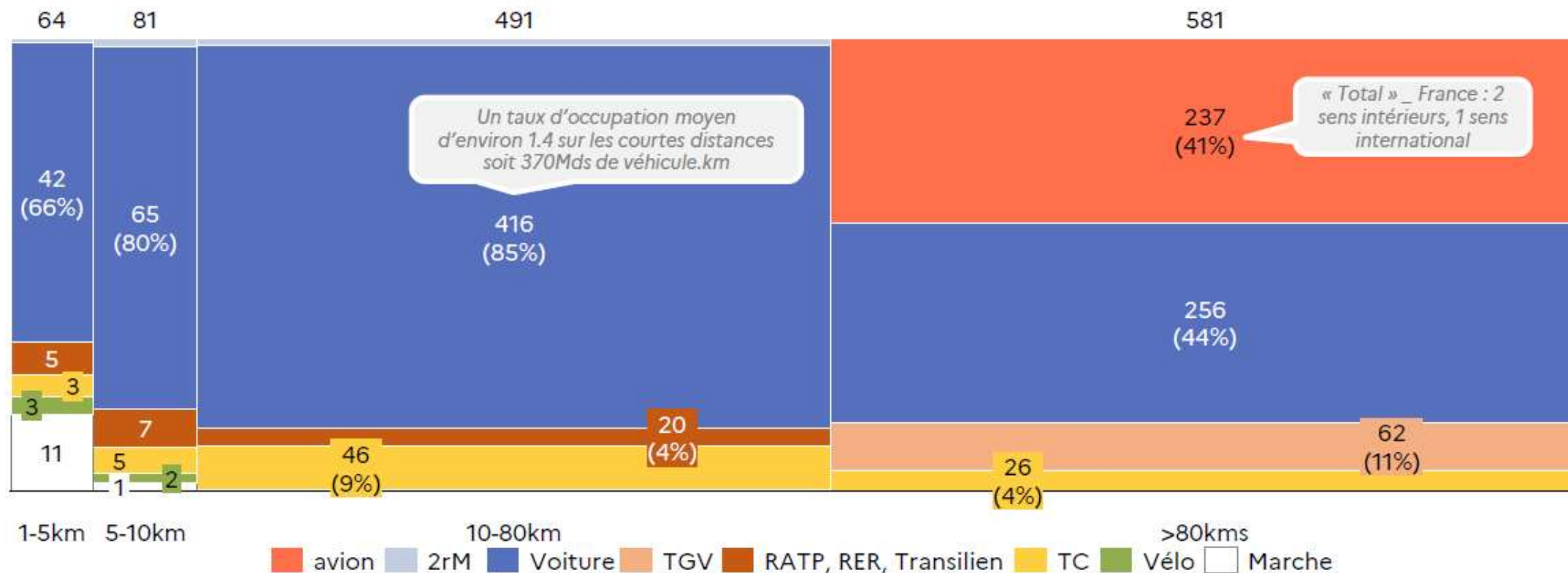
Pour plus d'informations sur la planification écologique dans les transports

(1) Y compris bus et cars décarbonés – Sources : CITEPA, SGPE

Données nationales SGPE

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



Source : CCTN 2021 (chiffres de l'année 2019), Enquête sur la mobilité des français 2018; hors soute internationale; France Métropolitaine

Données nationales SGPE

Transport de
voyageurs

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

Décarboner la voiture (et autres moyens de transport actuels)

1. Véhicules électriques

6. Efficacité et carburants décarbonés des voitures

2. Bus et cars décarbonés

Réduire l'usage de la voiture

3. Réduction des déplacements

4. Covoiturage

5. Vélo et transports en commun

Panorama des leviers de décarbonation

Données nationales SGPE

Transport de voyageurs

Levier 1 : Véhicules particuliers électriques

Transport de voyageurs

1 - Véhicules électriques

Levier 1 : Enjeux, cible nationale et approche de la territorialisation

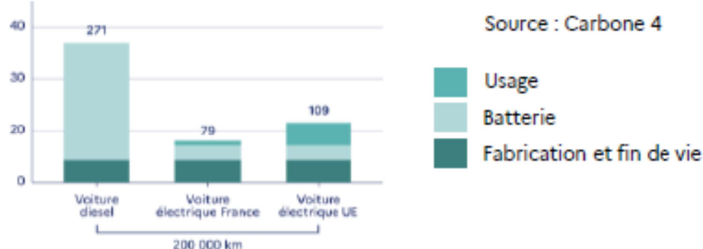
Description du levier

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 déplacements¹ 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 (gCO₂/km) :



- En km parcourus
- Hors hybrides rechargeables

Données nationales SGPE

Cible nationale et implications

Constat :

- En 2023, 1% des véhicules sont électriques²
- 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

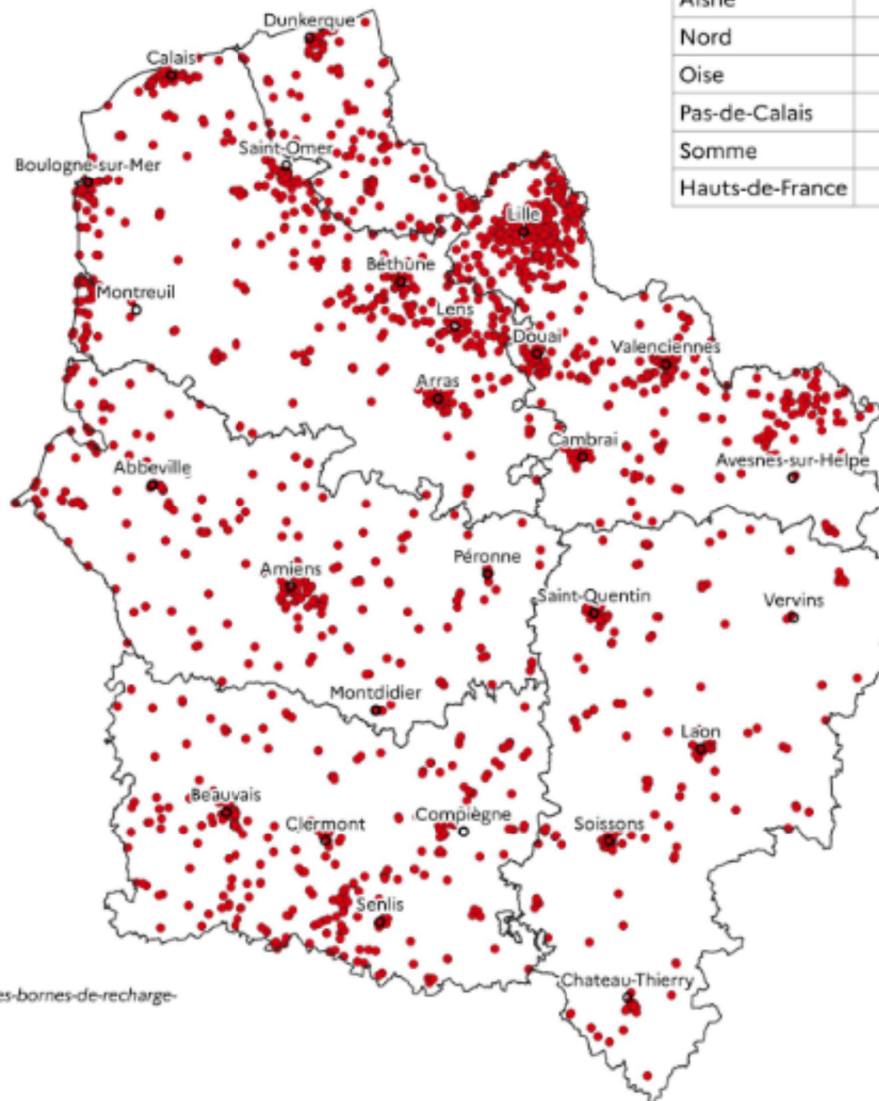
1 - Véhicules
électriques

Levier 1 : État des lieux

Maille	nbre_irve_2023	nbre_irve_2024
Aisne	471	1011
Nord	2862	3411
Oise	417	1299
Pas-de-Calais	1757	1782
Somme	476	1102
Hauts-de-France	5983	8605

2024 : export au 29/02/2024

2023 : export au 07/05/2023



Conception : DREAL Hauts-de-France/SIDDEE/PAD

Données sources :

<https://transport.data.gouv.fr/datasets/fichier-consolide-des-bornes-de-recharge-pour-vehicules-electriques>: données au 29/02/2024

Fonds de plan : © IGN ADMIN EXPRESS ®

Date de réalisation : 01/03/2024

Réf. : 24-038-L

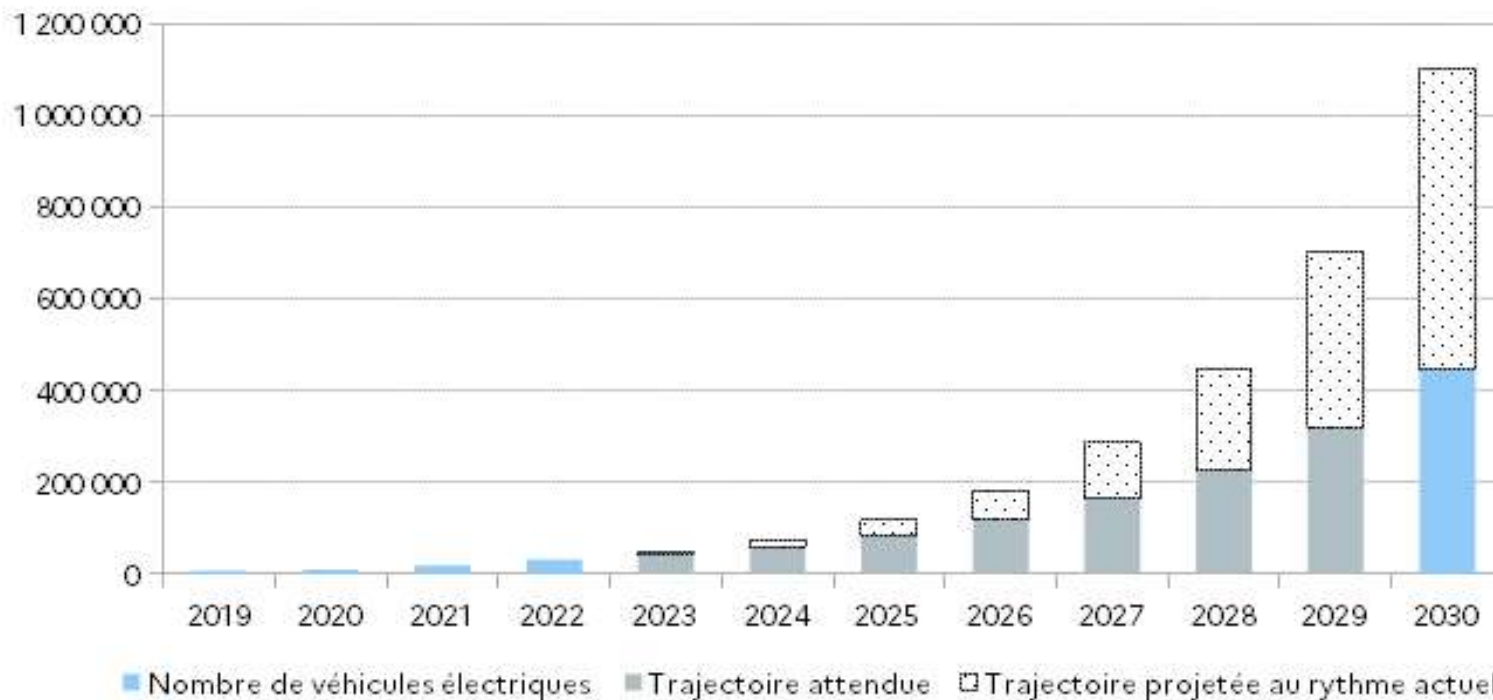
0 25 50 km 15

Transport de
voyageurs

1 - Véhicules
électriques

Levier 1 : Trajectoire

Nombre de véhicules électriques dans le parc régional



Source : SDES, Rserveo

si l'indicateur suit la même évolution exponentielle qu'au cours des 3-4 dernières années

Transport de
voyageurs

1 - Véhicules
électriques

Levier 1 : 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
- Équipement 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)

Données nationales SGPE

Transport de voyageurs

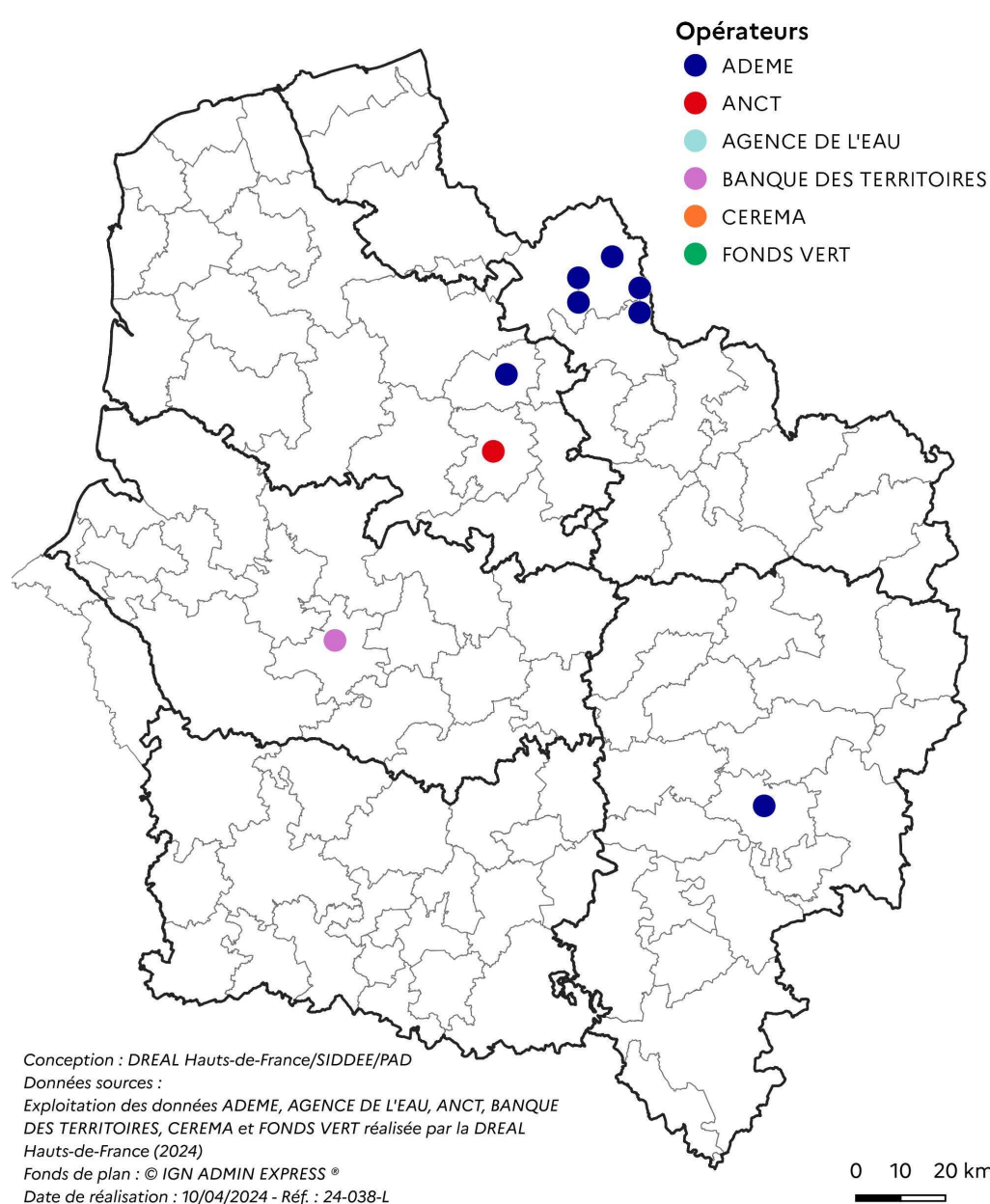
1 - Véhicules électriques

Levier 1 :

Projets accompagnés par les agences et opérateurs de l'État entre 2019 et 2023

En cours d'élaboration :

Ce document a été réalisé sur la base d'un premier croisement des BDD des différents opérateurs. Il conviendra de faire converger les supports de suivi des projets et d'affiner, en fonction des catégories plus précises de projets, l'offre d'accompagnement.



Transport de
voyageurs

1 - Véhicules
électriques

Levier 1 : typologies de projets accompagnés par les agences et opérateurs de l'État entre 2019 et 2023

Opérateurs	Types de projets accompagnés
ADEME	eXtrême défi mobilité : conception de nouveaux véhicules éco-conçus
Banque des territoires	Schéma directeur IRVE (Infrastructures de recharge pour véhicules électriques)
ANCT	Ingénierie Déploiement bornes de recharge

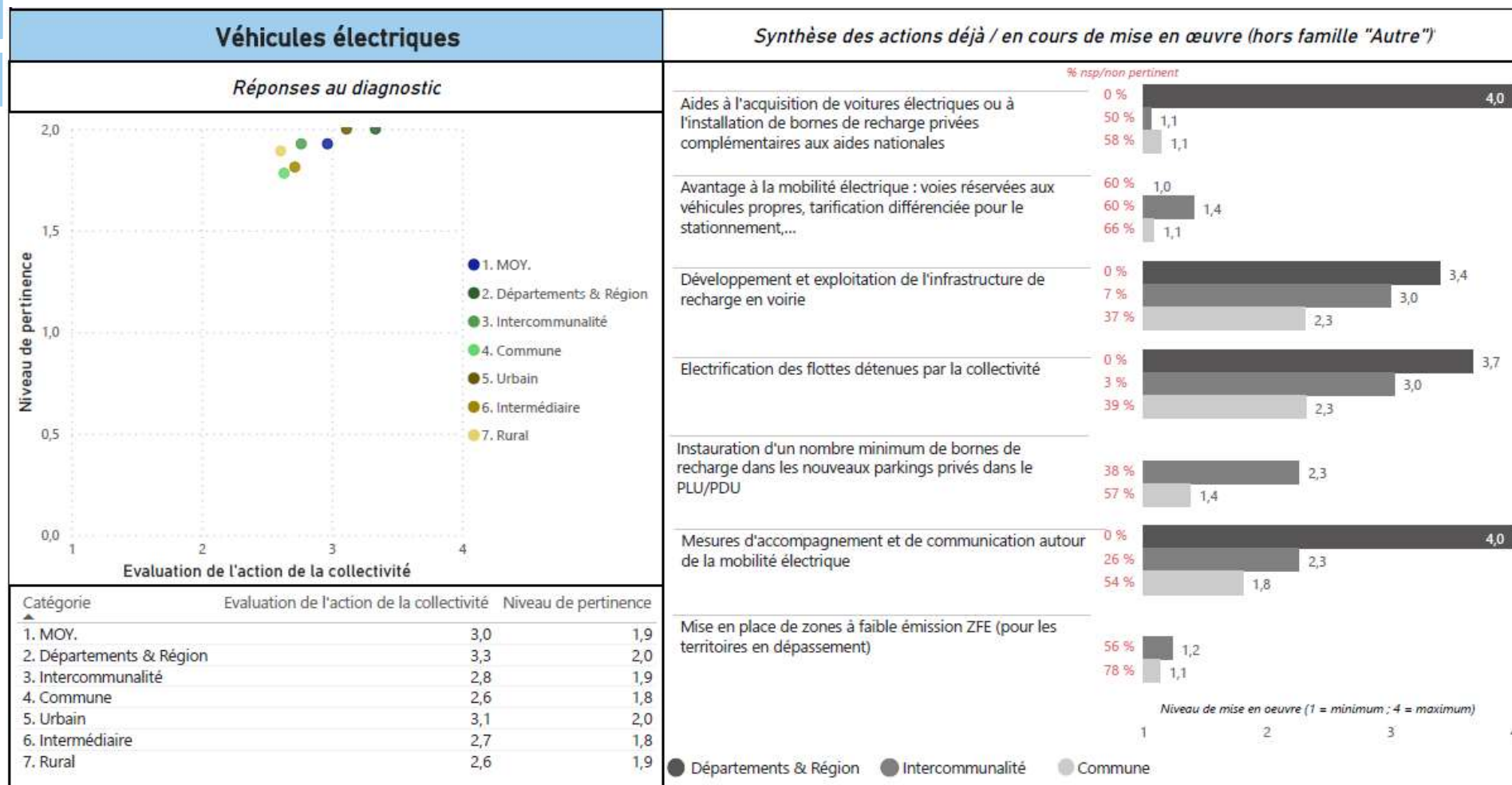
En cours d'élaboration :

Ce document a été réalisé sur la base d'un premier croisement des BDD des différents opérateurs. Il conviendra de faire converger les supports de suivi des projets et d'affiner, en fonction des catégories plus précises de projets, l'offre d'accompagnement.

Levier 1 : Retours des EPCI et collectivités

Transport de voyageurs

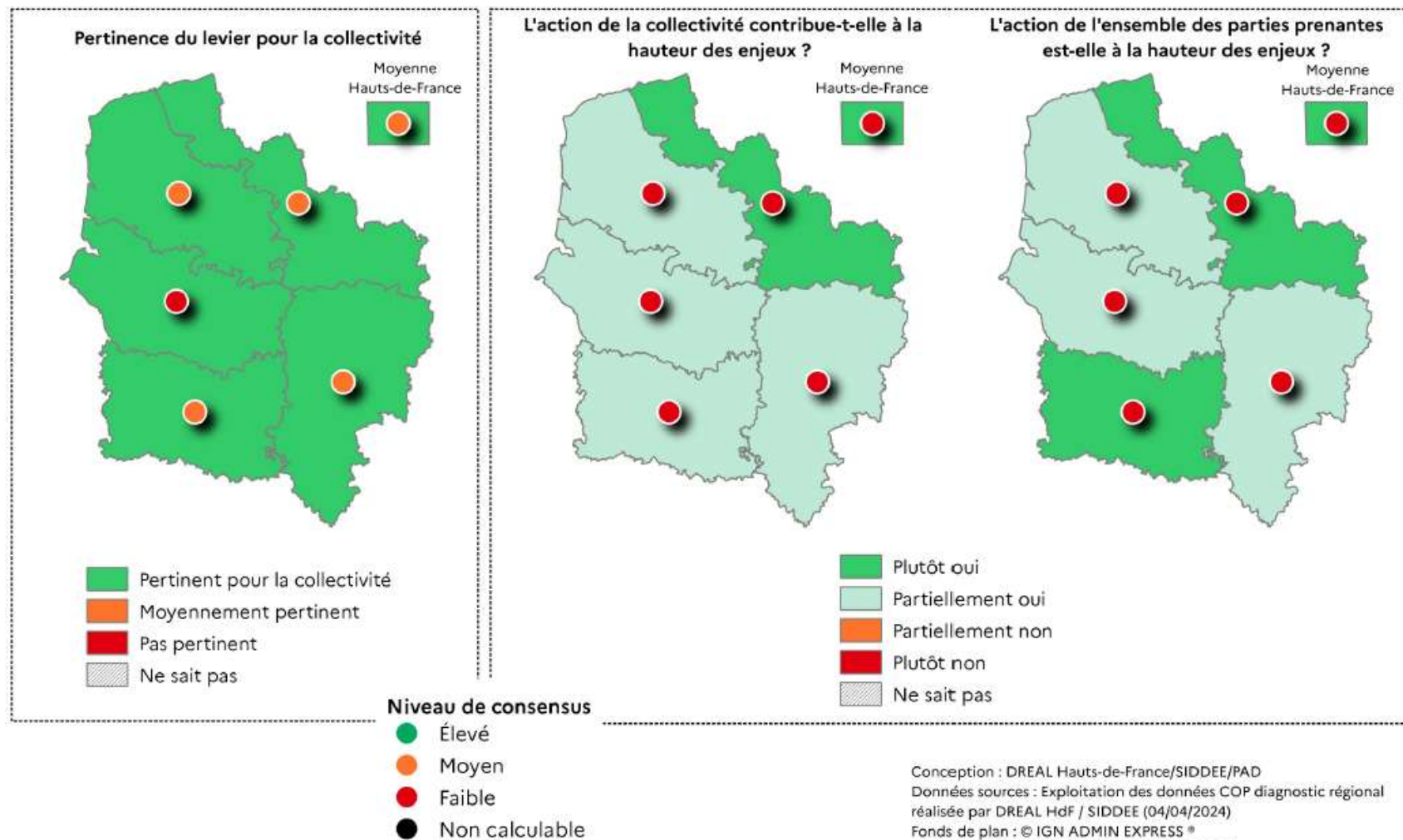
1 - Véhicules électriques



Levier 1 : Retours des EPCI et collectivités

Transport de
voyageurs

1 - Véhicules
électriques



Transport de voyageurs

Levier 2 : Bus et cars décarbonés

Transport de
voyageurs

2 - Bus et cars
décarbonés

Levier 2 : Enjeux, cible nationale et approche de la 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

Données nationales SGPE

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](#)

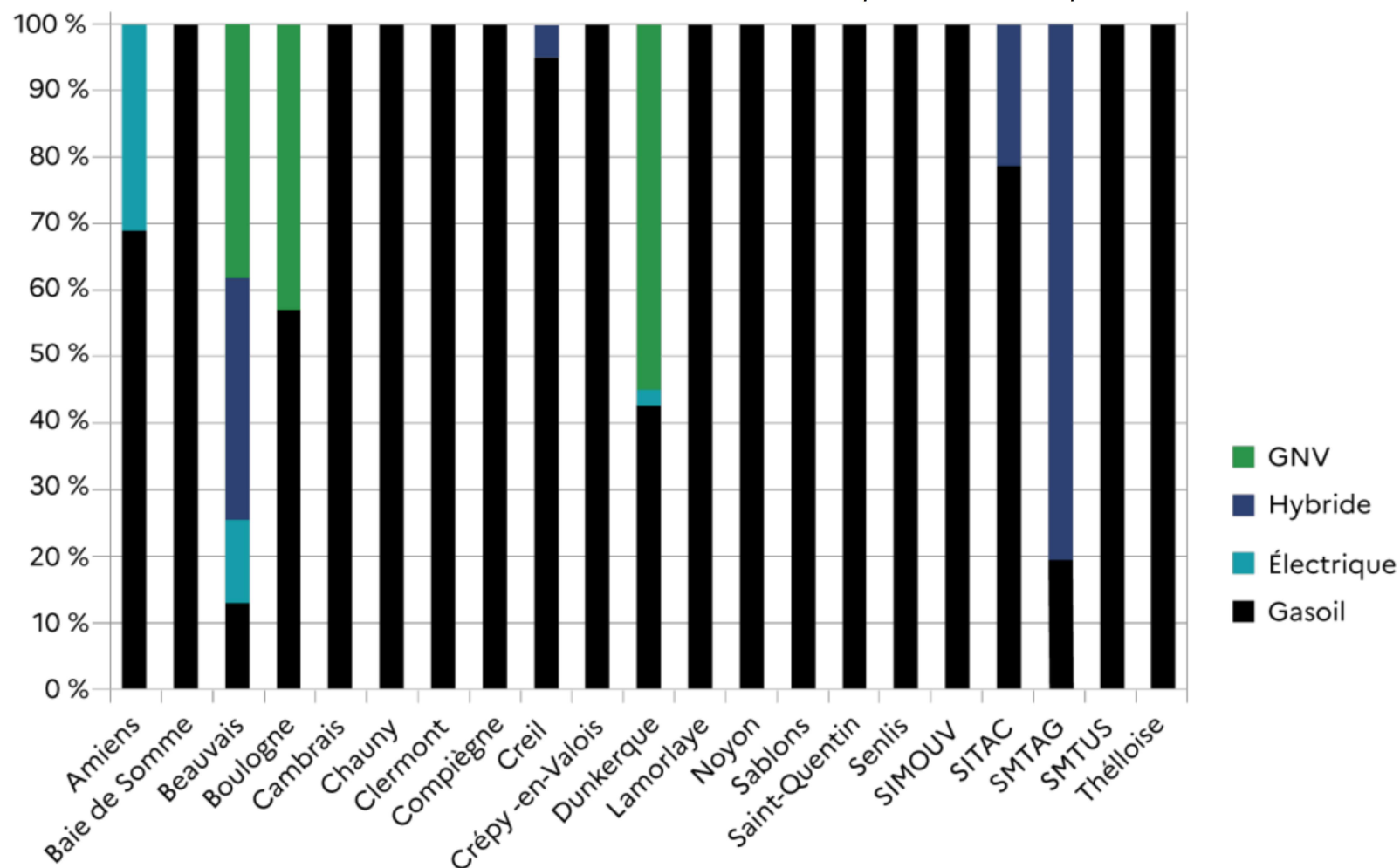
Levier 2 : État des lieux

Histogramme de la motorisation des flottes de transport en commun en Hauts-de-France

Répondants à l'enquête 2020

Transport de
voyageurs

2 - Bus et cars
décarbonés

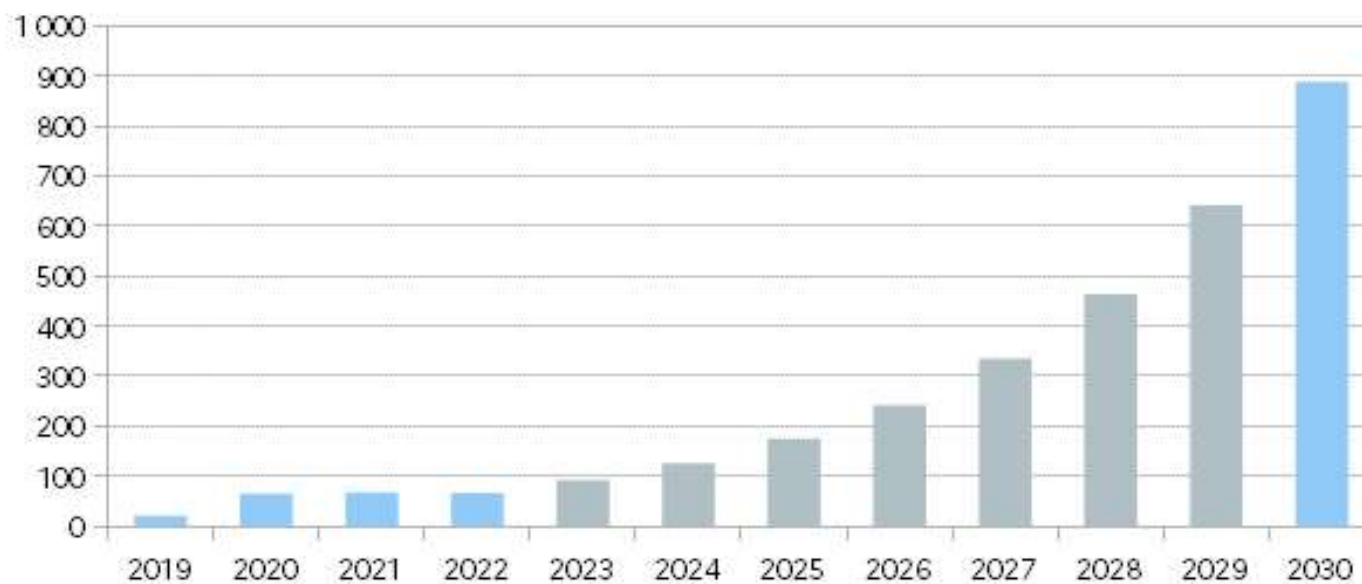


Transport de
voyageurs

2 - Bus et cars
décarbonés

Levier 2 : Trajectoire

Nombre de cars et bus décarbonés dans le parc en Hauts-de-France



Source : SDES, Rserveo

Transport de
voyageurs

2 - Bus et cars
décarbonés

Levier 2 : 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

Données nationales SGPE

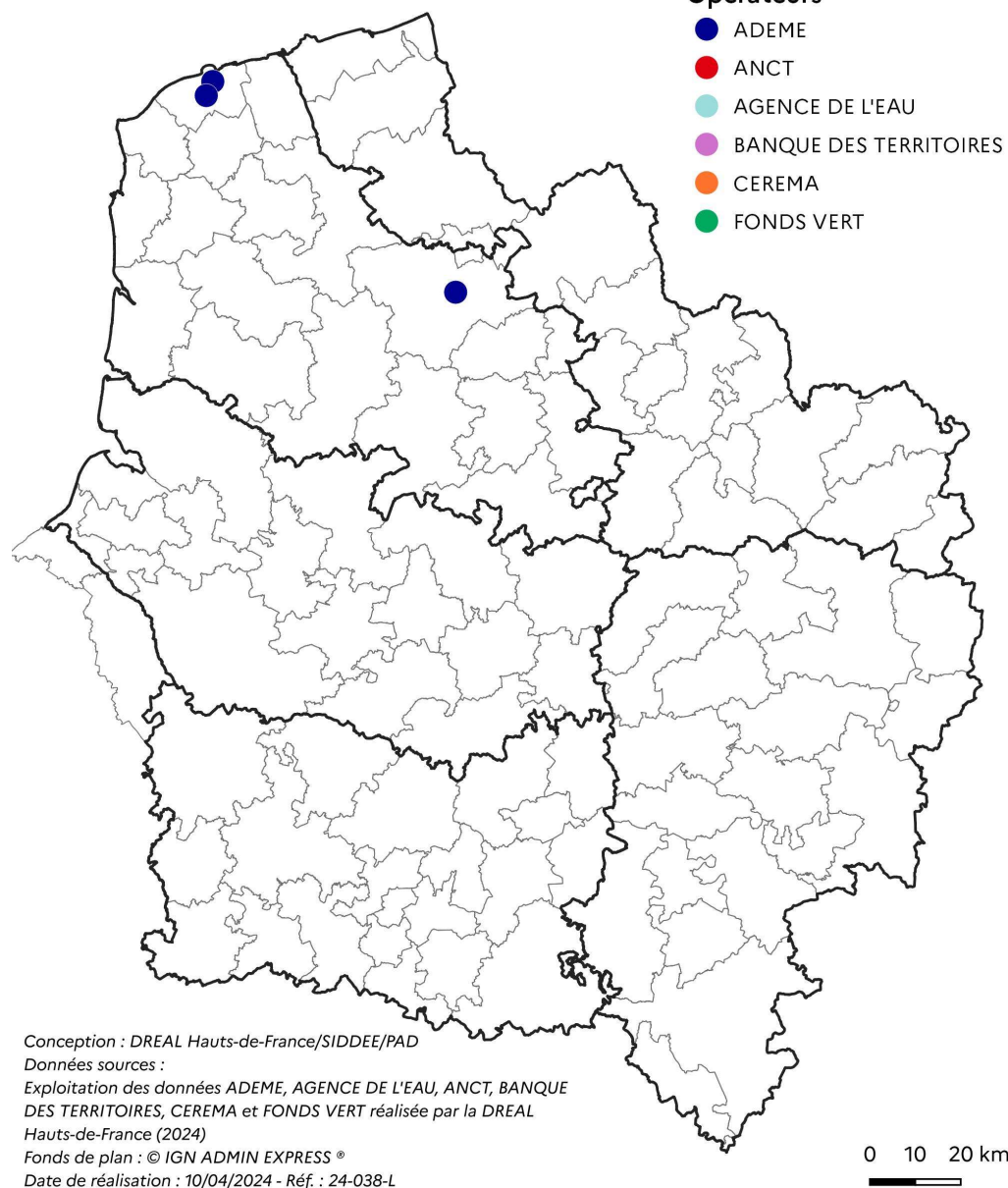
Transport de
voyageurs

2 - Bus et cars
décarbonés

Levier 2 : Projets accompagnés par les agences et opérateurs de l'État entre 2019 et 2023

En cours d'élaboration :

Ce document a été réalisé sur la base d'un premier croisement des BDD des différents opérateurs. Il conviendra de faire converger les supports de suivi des projets et d'affiner, en fonction des catégories plus précises de projets, l'offre d'accompagnement.



Transport de
voyageurs

2 - Bus et cars
décarbonés

Levier 2 : typologies de projets accompagnés par les agences et opérateurs de l'État entre 2019 et 2023

Opérateurs	Types de projets accompagnés
ADEME	Extension de ligne de bus à hydrogène vert Étude de faisabilité / comparative

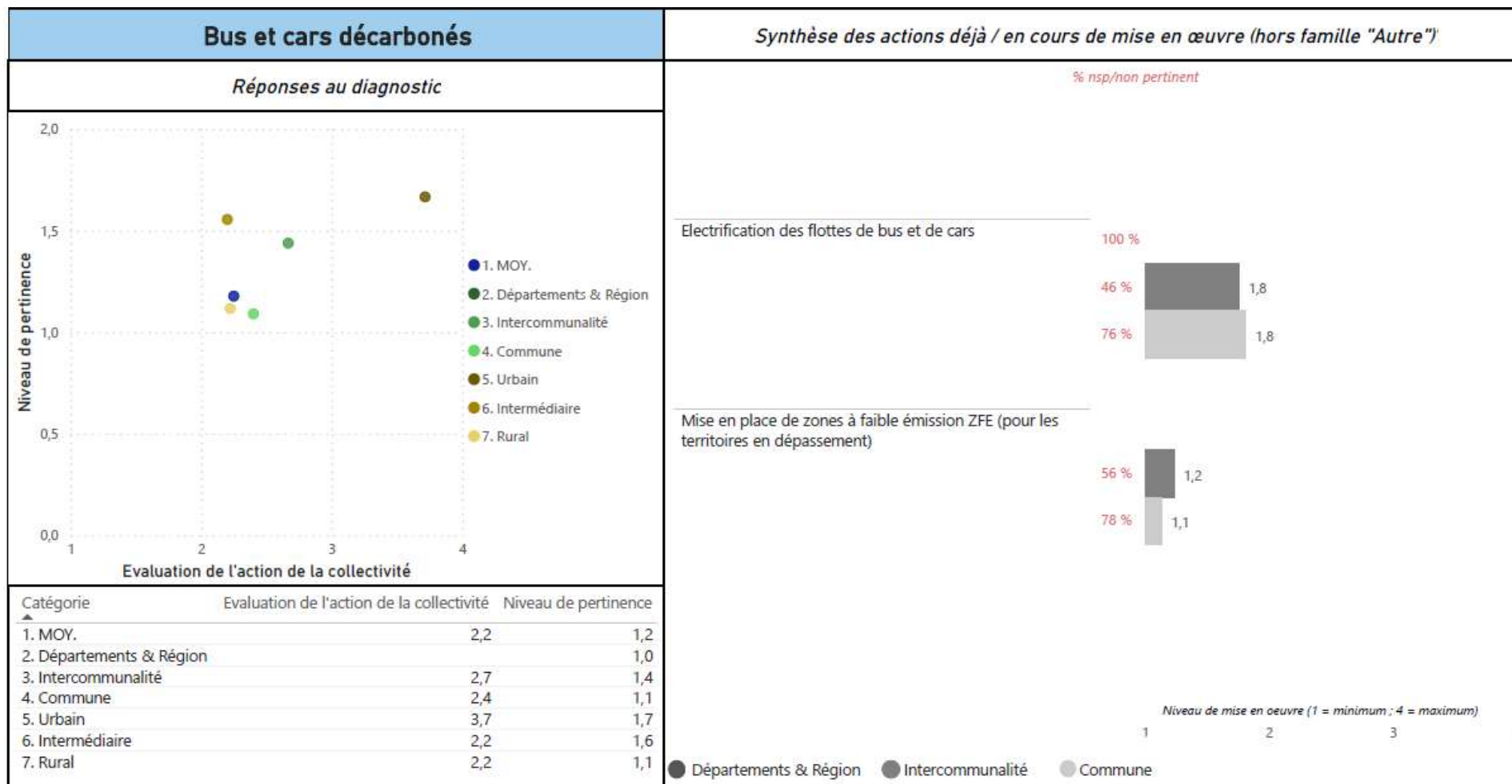
En cours d'élaboration :

Ce document a été réalisé sur la base d'un premier croisement des BDD des différents opérateurs. Il conviendra de faire converger les supports de suivi des projets et d'affiner, en fonction des catégories plus précises de projets, l'offre d'accompagnement.

Levier 2 : Retours des EPCI et collectivités

Transport de voyageurs

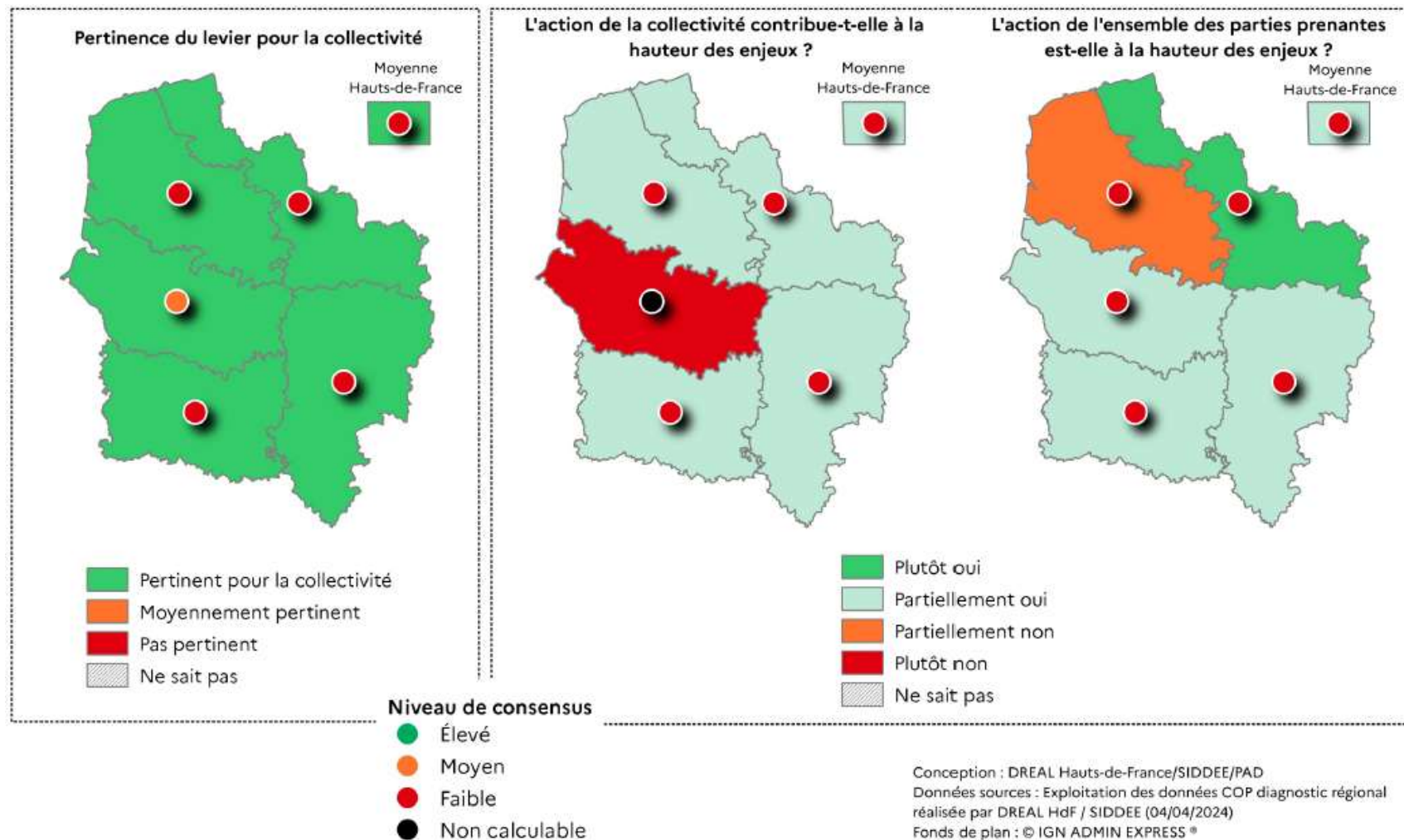
2 - Bus et cars décarbonés



Levier 2 : Retours des EPCI et collectivités

Transport de
voyageurs

2 - Bus et cars
décarbonés



Conception : DREAL Hauts-de-France/SIDDEE/PAD
Données sources : Exploitation des données COP diagnostic régional
réalisée par DREAL HdF / SIDDEE (04/04/2024)
Fonds de plan : © IGN ADMIN EXPRESS ®
Date de réalisation : 06/05/2024 - Réf. : 24-038-L

Transport de voyageurs

Levier 3 : Réduction du besoin de déplacements

Transport de
voyageurs

3 - Réduction du
besoin de
déplacements

Levier 3 : Enjeux, cible nationale et approche de la 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)

Données nationales SGPE

Transport de
voyageurs

3 - Réduction du
besoin de
déplacements

Levier 3 : 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

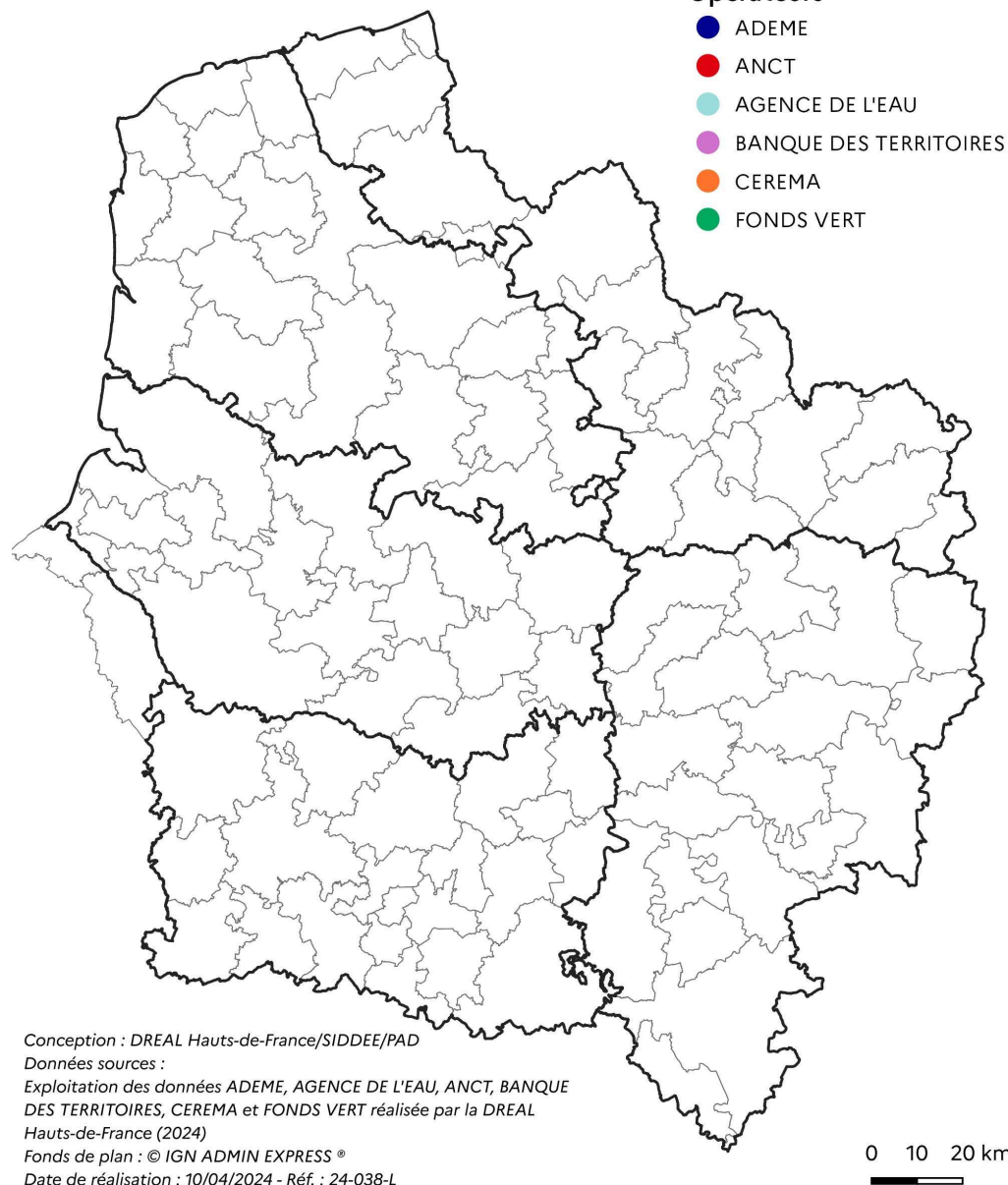
3 - Réduction du
besoin de
déplacements

Levier 3 :

Projets accompagnés par les
agences et opérateurs de l'État
entre 2019 et 2023

En cours d'élaboration :

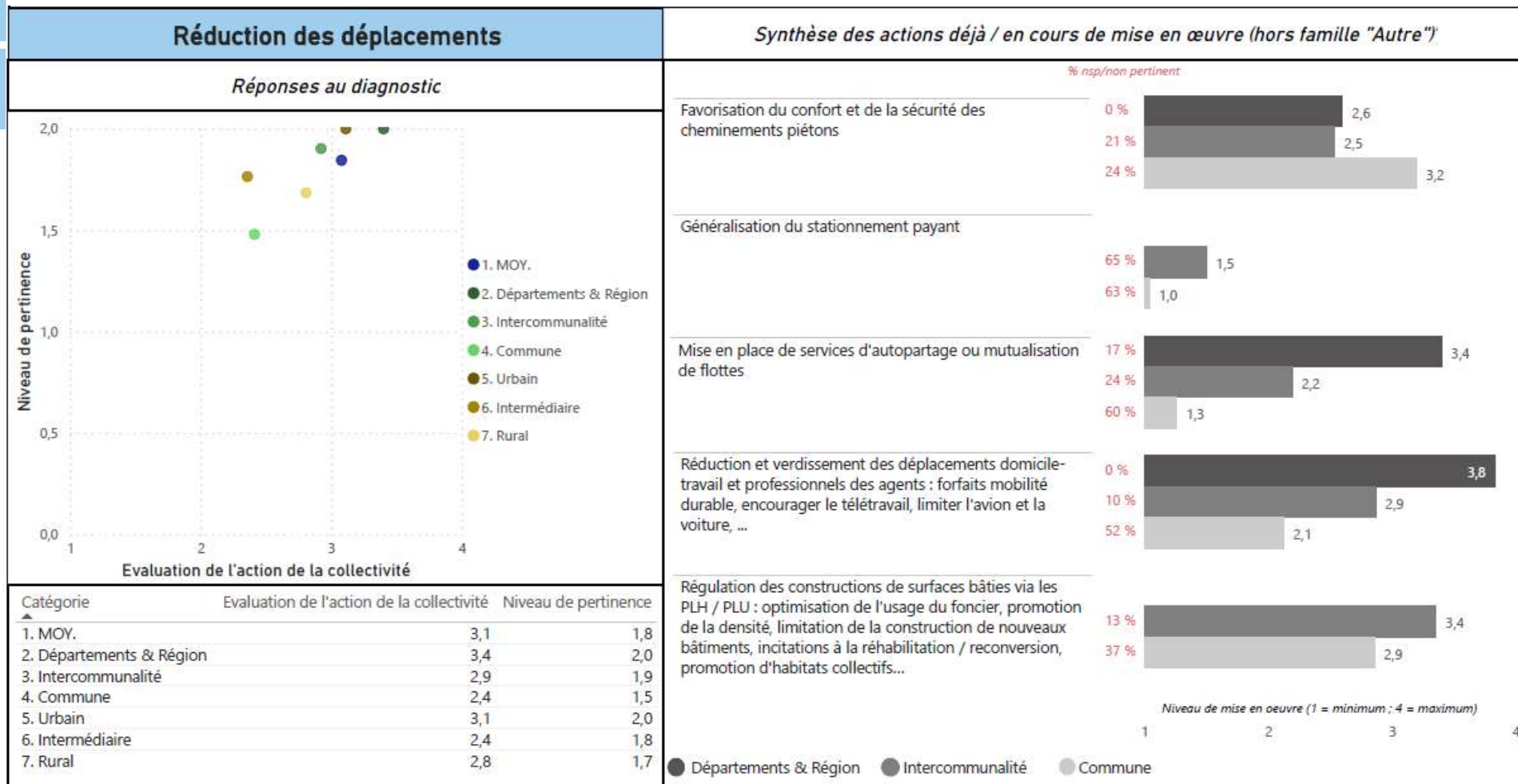
Ce document a été réalisé sur la base
d'un premier croisement des BDD des
différents opérateurs. Il conviendra de
faire converger les supports de suivi des
projets et d'affiner, en fonction des
catégories plus précises de projets, l'offre
d'accompagnement.



Levier 3 : Retours des EPCI et collectivités

Transport de
voyageurs

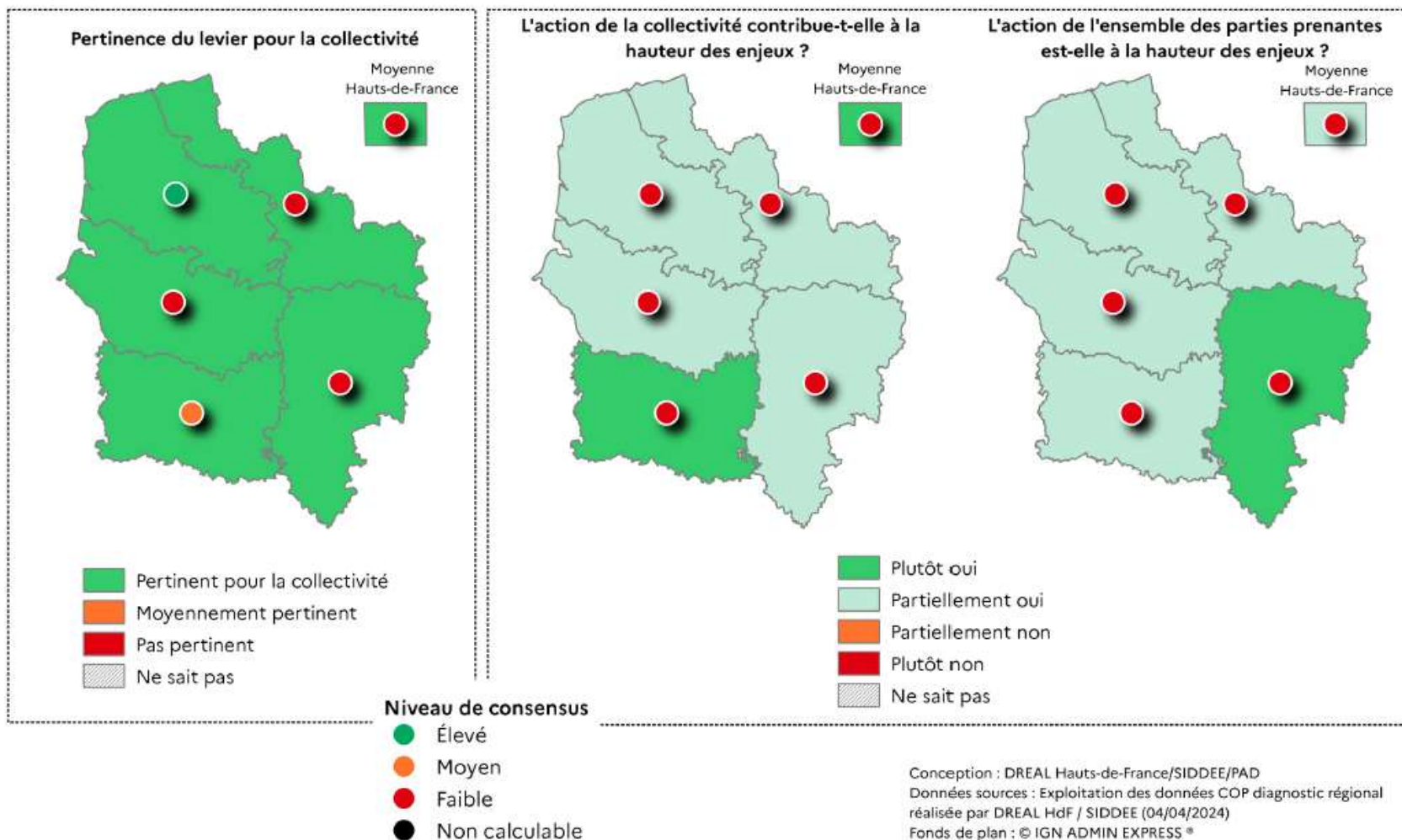
3 - Réduction du
besoin de
déplacements



Levier 3 : Retours des EPCI et collectivités

Transport de
voyageurs

3 - Réduction du
besoin de
déplacements



Transport de voyageurs

Levier 4 : Covoiturage

Transport de
voyageurs

4 - Covoiturage

Levier 4 : Enjeux, cible nationale et approche de la 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 »¹
- 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

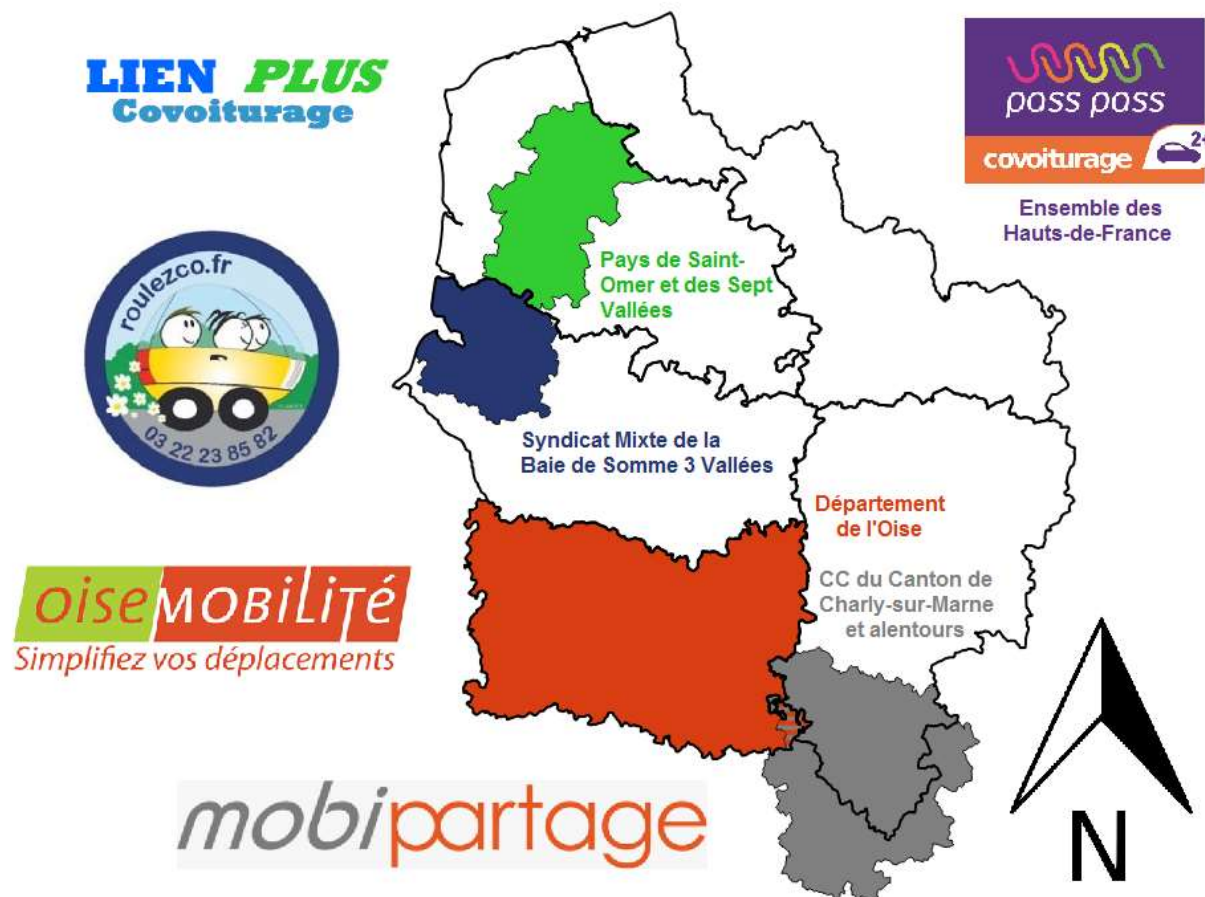
Source : INSEE - [Lien](#)

Données nationales SGPE

Transport de
voyageurs

4 - Covoiturage

Levier 4 : État des lieux



Observatoire régional transports - 2019

Levier 4 : 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 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 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 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

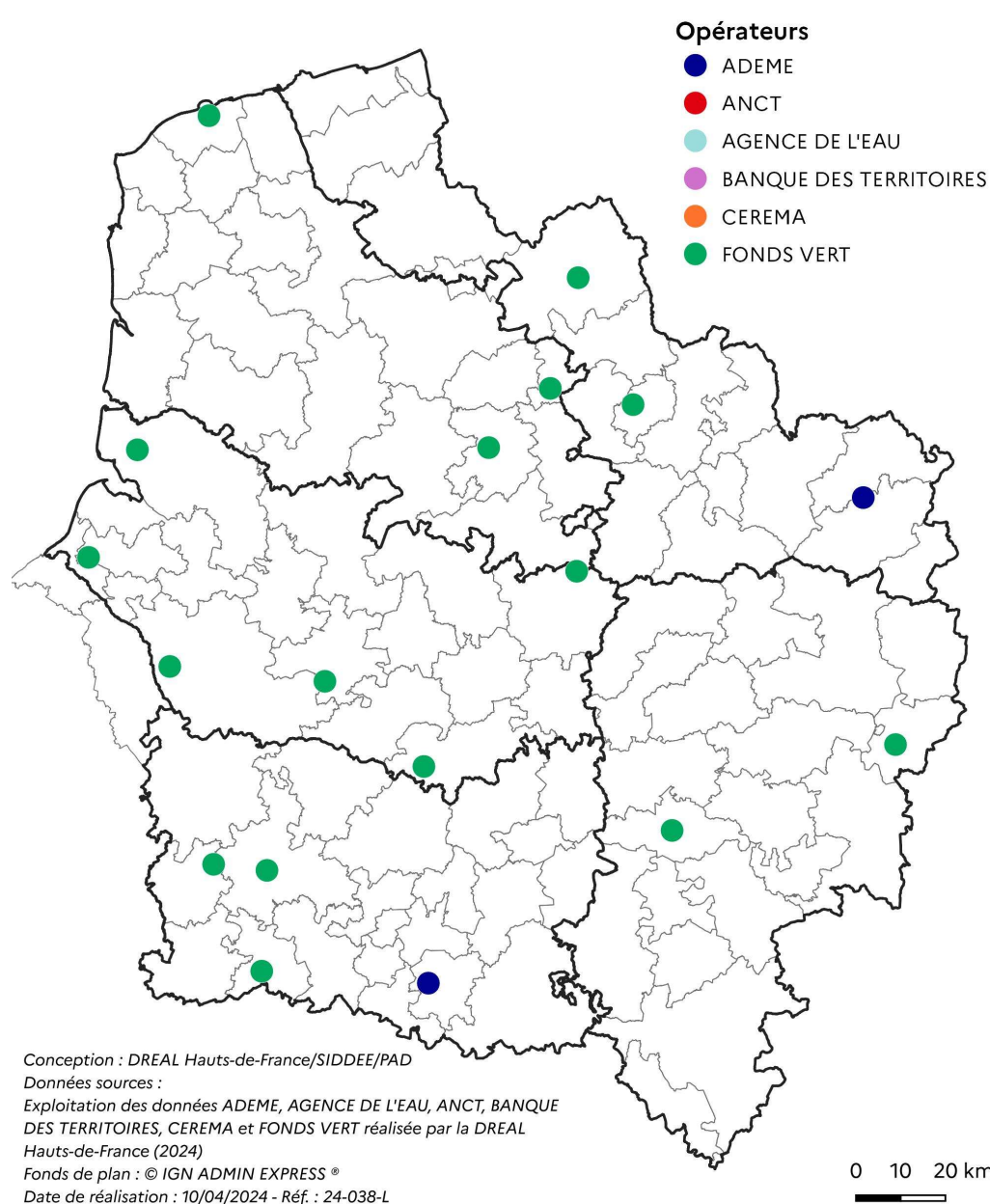
4 - Covoiturage

Levier 4 :

Projets accompagnés par les agences et opérateurs de l'État entre 2019 et 2023

En cours d'élaboration :

Ce document a été réalisé sur la base d'un premier croisement des BDD des différents opérateurs. Il conviendra de faire converger les supports de suivi des projets et d'affiner, en fonction des catégories plus précises de projets, l'offre d'accompagnement.



Transport de
voyageurs

4 - Covoiturage

Levier 4 : typologies de projets accompagnés par les agences et opérateurs de l'État entre 2019 et 2023

Opérateurs	Types de projets accompagnés
ADEME	Étude covoiturage
Fonds Vert	Aménagement d'aires de covoiturage

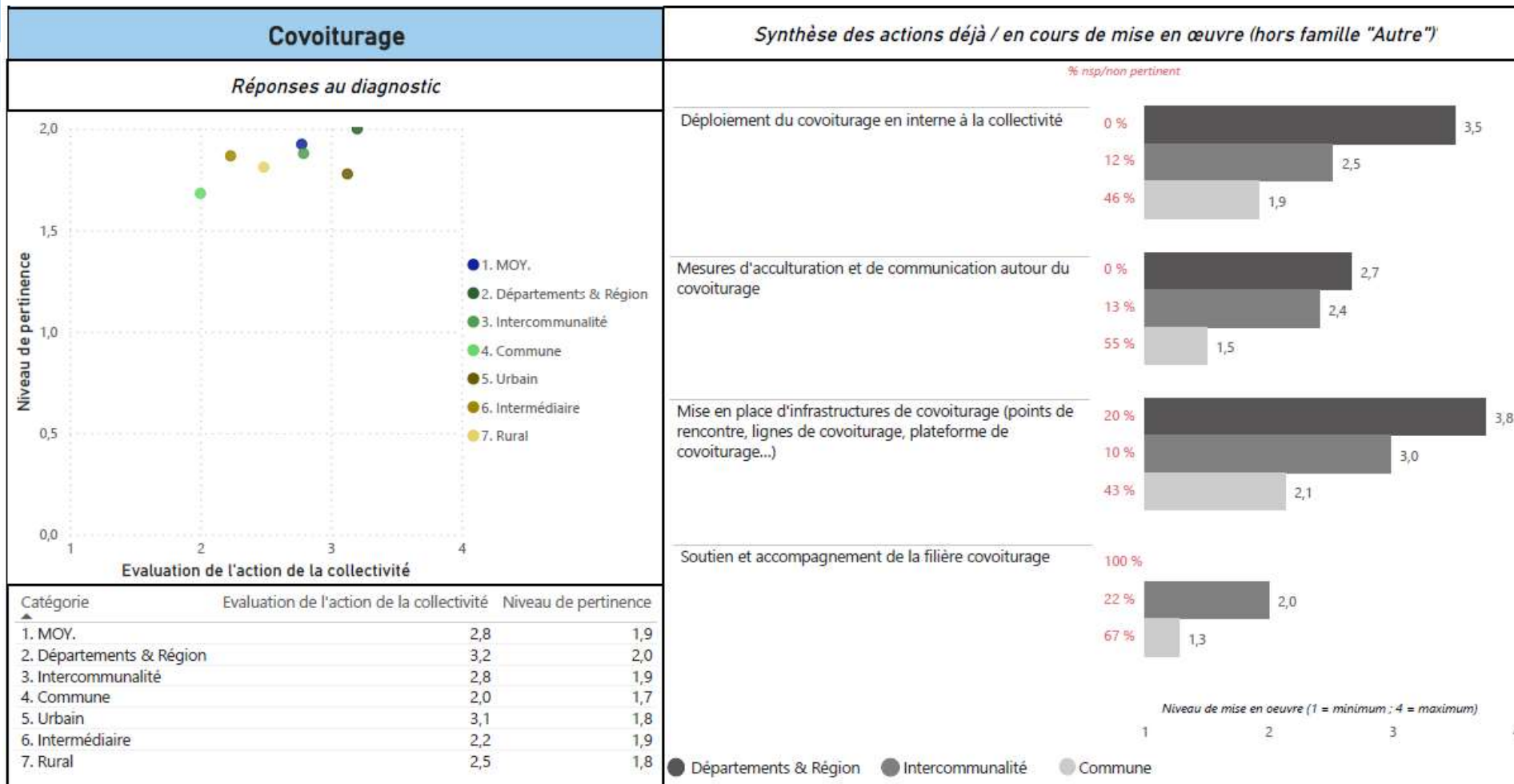
En cours d'élaboration :

Ce document a été réalisé sur la base d'un premier croisement des BDD des différents opérateurs. Il conviendra de faire converger les supports de suivi des projets et d'affiner, en fonction des catégories plus précises de projets, l'offre d'accompagnement.

Levier 4 : Retours des EPCI et collectivités

Transport de
voyageurs

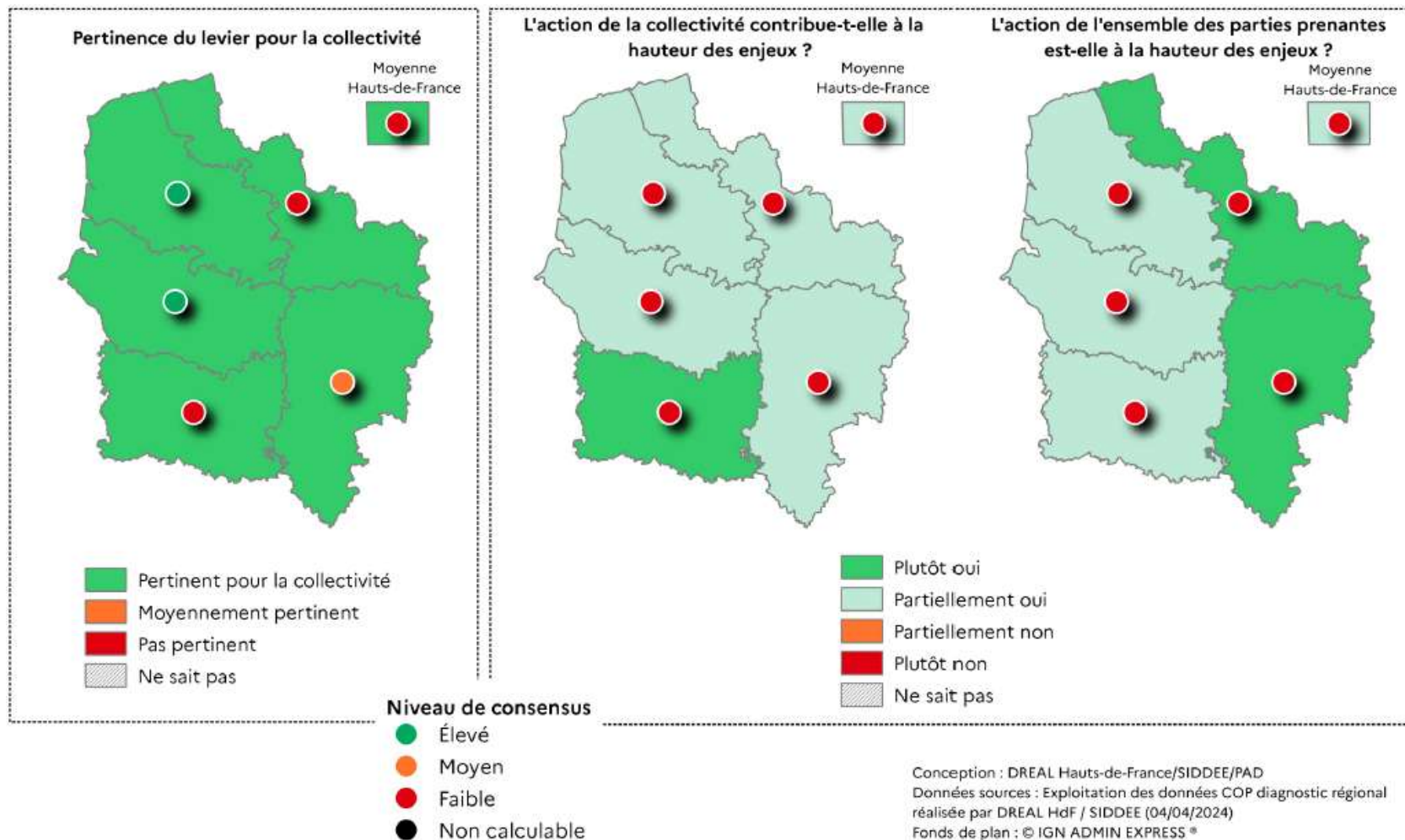
4 - Covoiturage



Levier 4 : Retours des EPCI et collectivités

Transport de
voyageurs

4 - Covoiturage



Transport de voyageurs

Levier 5 : Report modal

Transport de
voyageurs

5 - Report modal

Levier 5 : Enjeux, cible nationale et approche de la 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)
- À 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

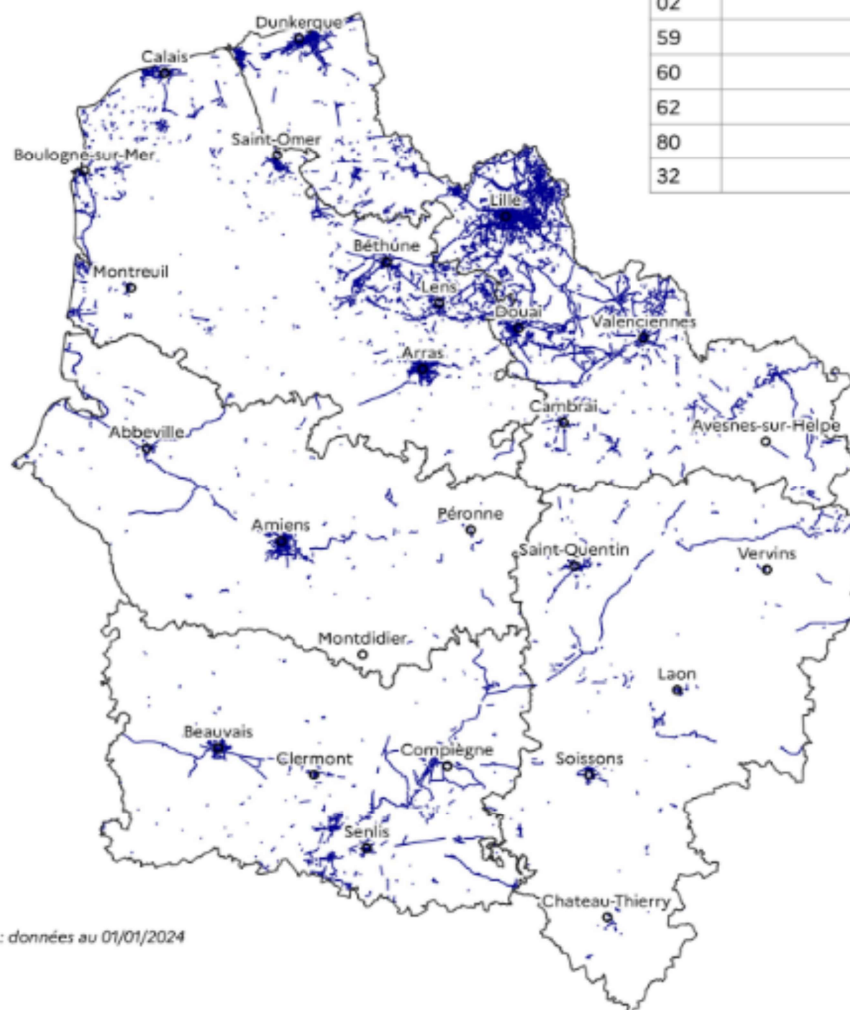
Source : INSEE – [Lien](#)

Données nationales SGPE

Transport de
voyageurs

5 - Report modal

Levier 5 : État des lieux



Maille	longueur_en_km_2023	longueur_en_km_2024
02	290	362
59	2830	2933
60	606	656
62	1001	1166
80	329	383
32	5055	5501

0 25 50 km

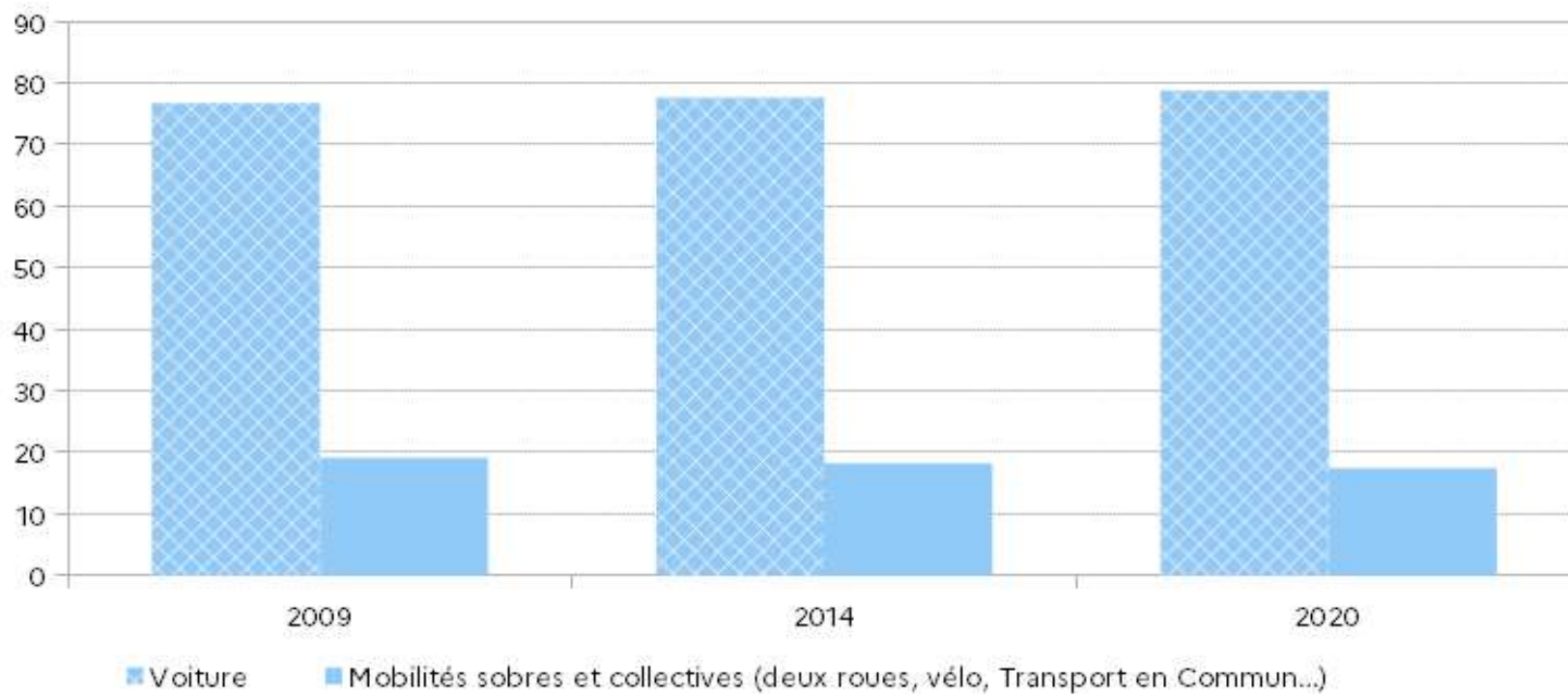
Conception : DREAL Hauts-de-France/SIDDEE/PAD
Données sources :
<https://transport.data.gouv.fr/datasets/amenagements-cyclables-france-metropolitaine/> : données au 01/01/2024
Fonds de plan : © IGN ADMIN EXPRESS ®
Date de réalisation : 01/03/2024
Réf : 24-038-L

Transport de
voyageurs

5 - Report modal

Levier 5 : Trajectoire

Parts modales des déplacements domicile-travail (en %)

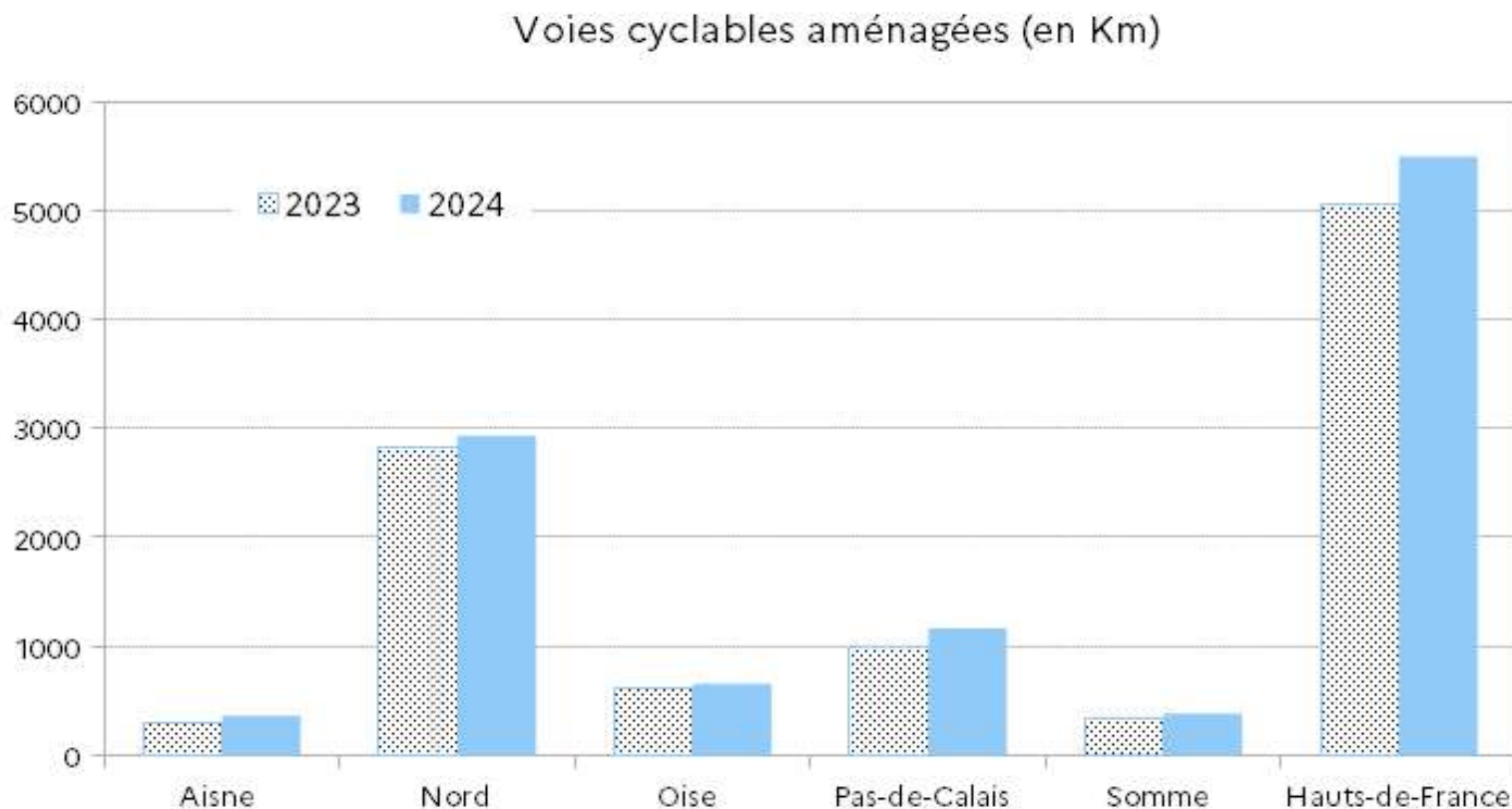


Source : recensements de la population 2009, 2014 et 2020

Transport de
voyageurs

5 - Report modal

Levier 5 : Trajectoire



Source : Base Nationale des Aménagements Cyclables

Levier 5 : 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 :

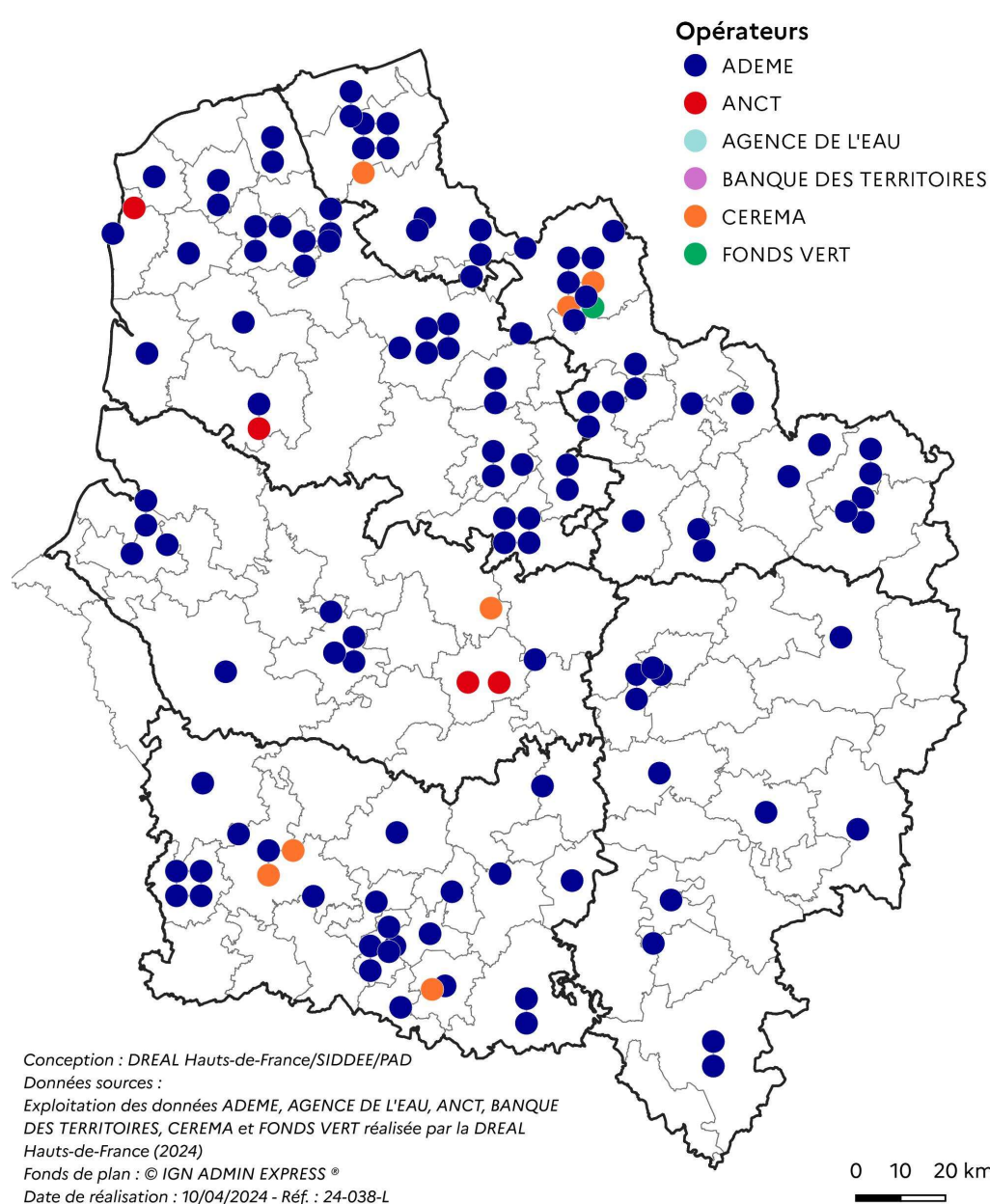
- S'équiper : achat ou réparation de vélos (notamment électriques) ainsi que d'équipements de sécurité
- Se former : apprentissage du vélo et intégration des règles de sécurité pour une pratique sereine
- S'engager : participation à des ateliers collectifs de réparation de vélo, à des opérations de sensibilisation,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

Levier 5 :

Projets accompagnés par les agences et opérateurs de l'État entre 2019 et 2023

En cours d'élaboration :

Ce document a été réalisé sur la base d'un premier croisement des BDD des différents opérateurs. Il conviendra de faire converger les supports de suivi des projets et d'affiner, en fonction des catégories plus précises de projets, l'offre d'accompagnement.



Transport de
voyageurs

5 - Report modal

Levier 5 : typologies de projets accompagnés par les agences et opérateurs de l'État entre 2019 et 2023

Opérateurs	Types de projets accompagnés
ADEME	Stations de mobilité Différents AAP vélo
CEREMA	Ingénierie aménagements cyclables
Fonds Vert	Pôle d'échange multimodal
ANCT	Ingénierie Pôle d'échange

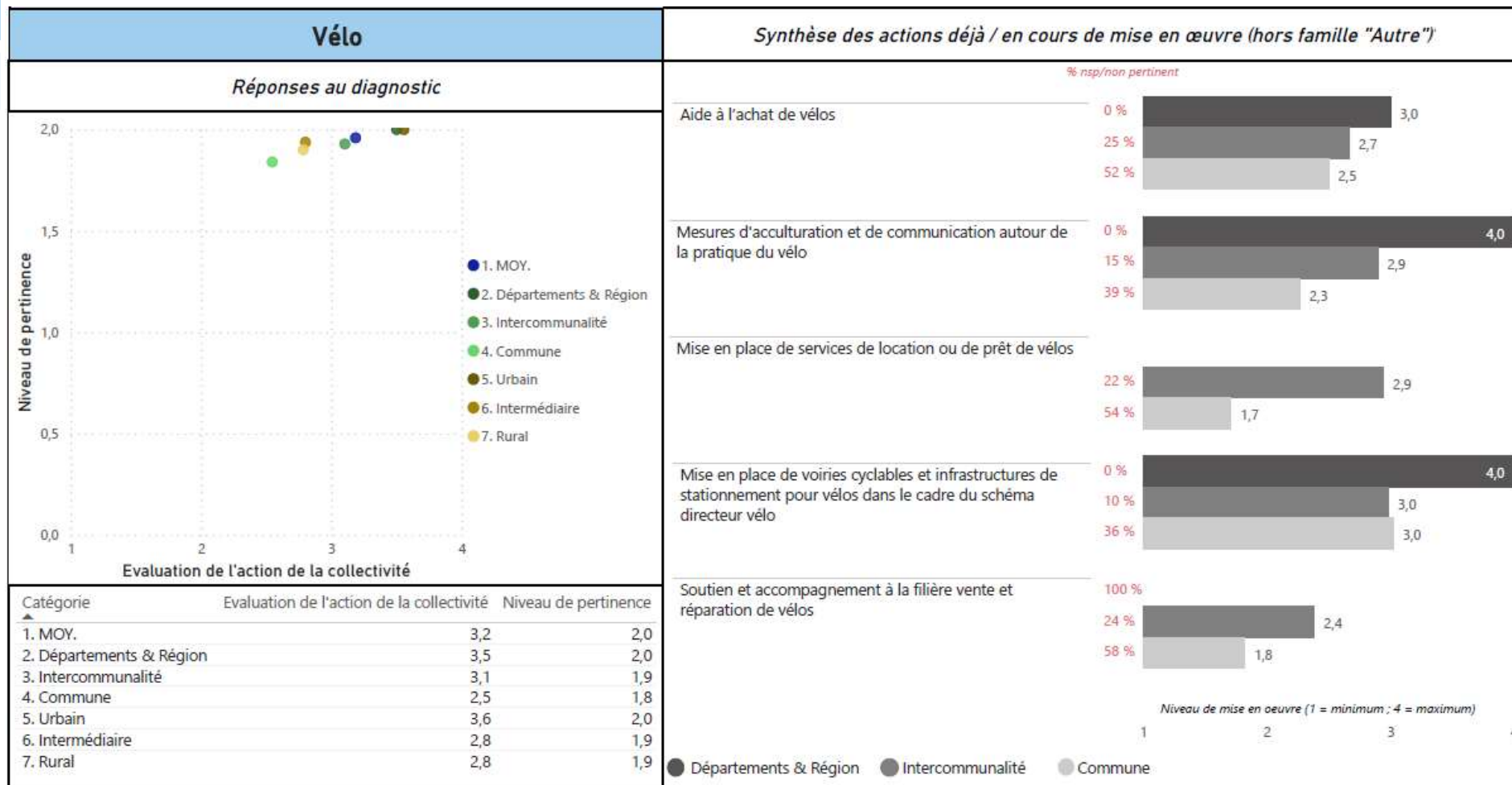
En cours d'élaboration :

Ce document a été réalisé sur la base d'un premier croisement des BDD des différents opérateurs. Il conviendra de faire converger les supports de suivi des projets et d'affiner, en fonction des catégories plus précises de projets, l'offre d'accompagnement.

Levier 5 : Retours des EPCI et collectivités

Transport de
voyageurs

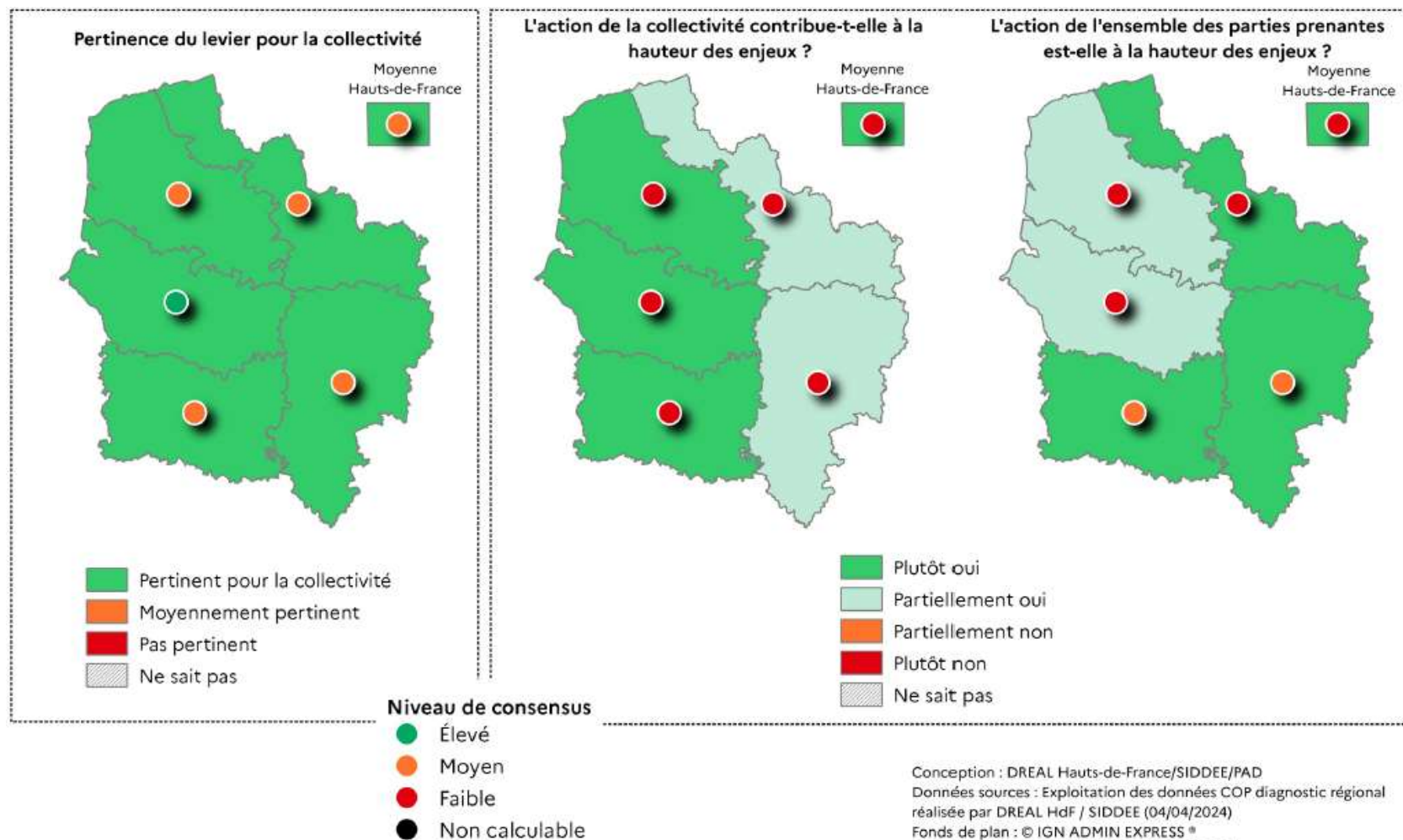
5 - Report modal



Levier 5 : Retours des EPCI et collectivités

Transport de
voyageurs

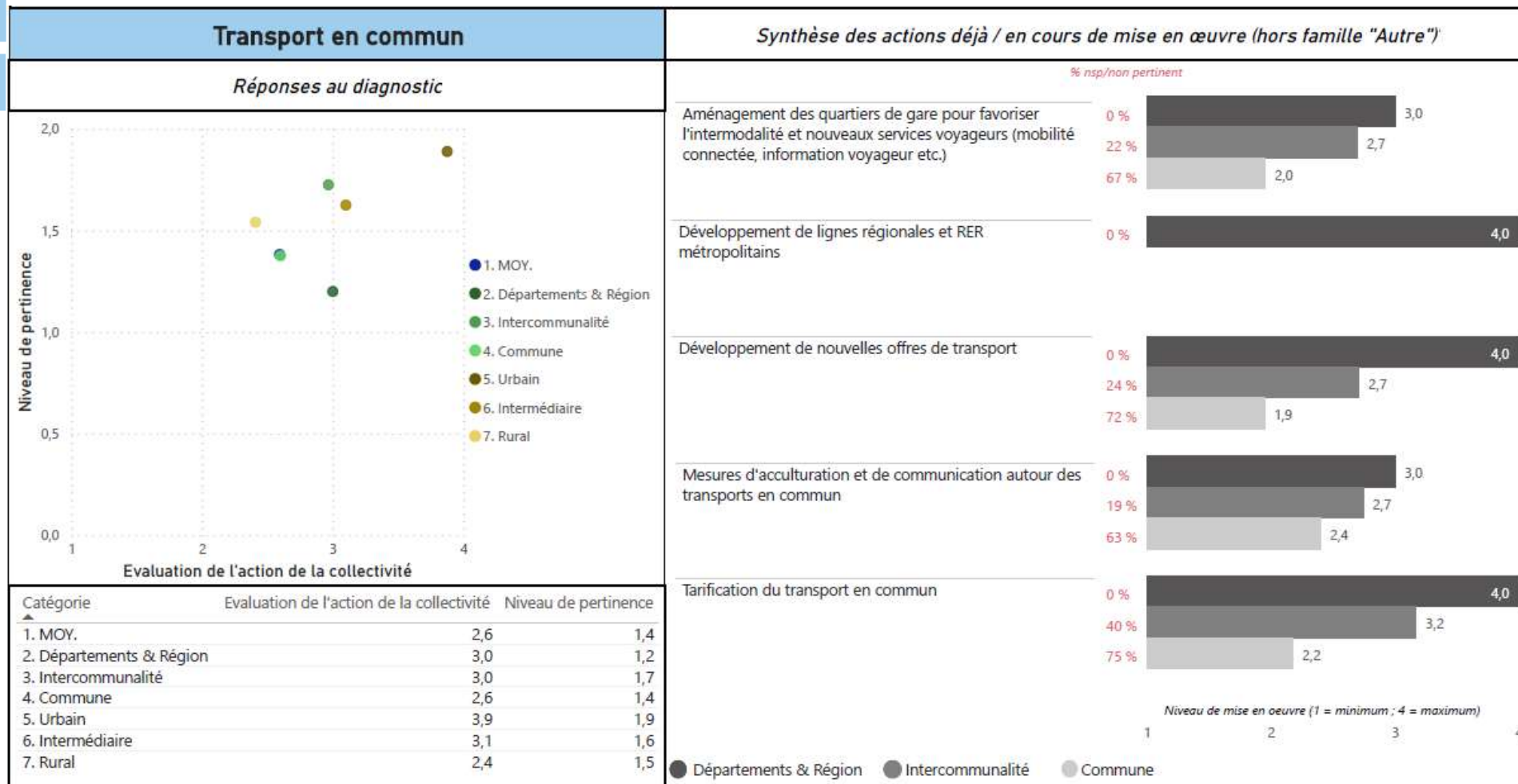
5 - Report modal



Levier 5 : Retours des EPCI et collectivités

Transport de
voyageurs

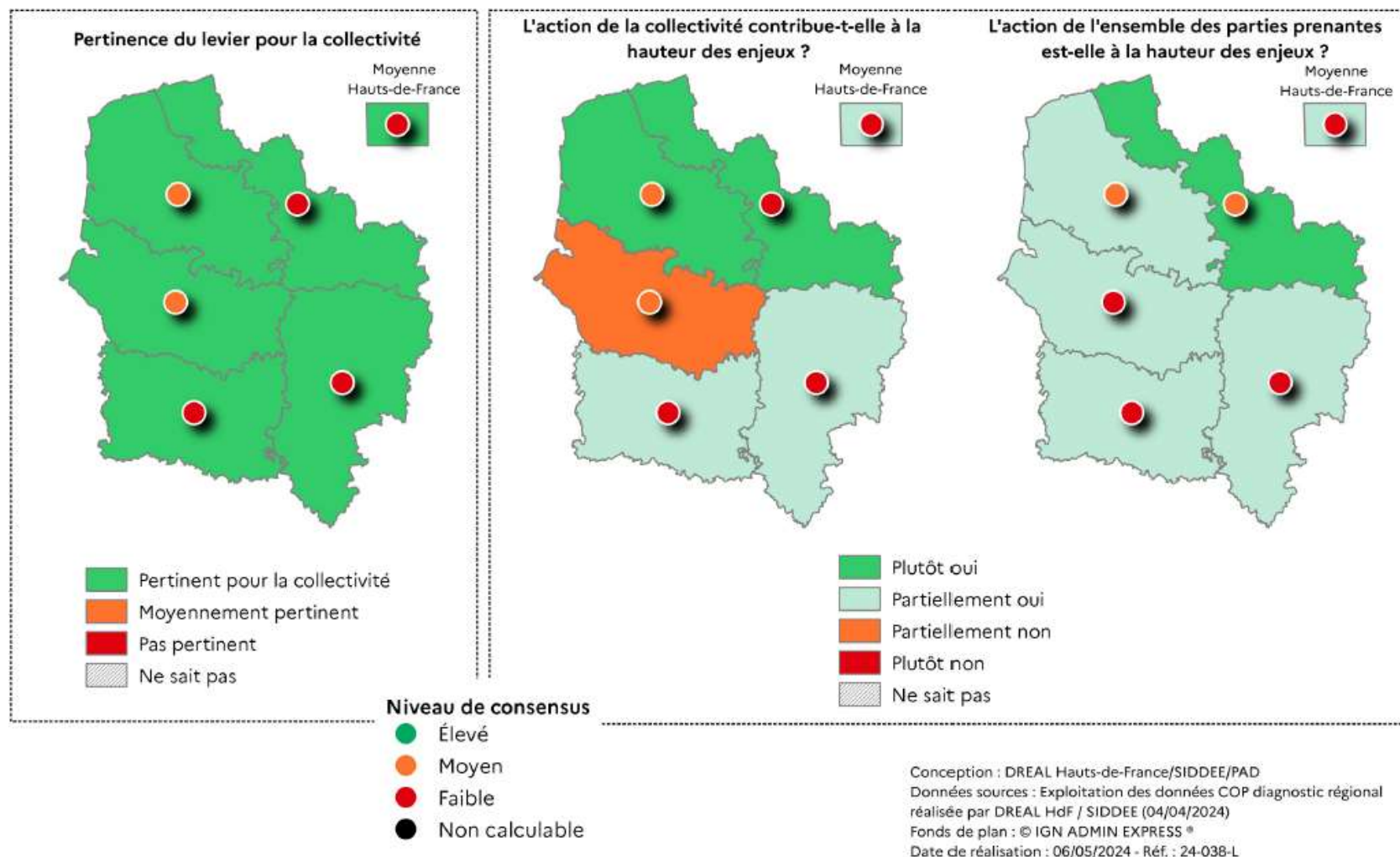
5 - Report modal



Levier 5 : Retours des EPCI et collectivités

Transport de
voyageurs

5 - Report modal



Transport de voyageurs

Levier 6 : Efficacité et carburant décarbonés des véhicules

Transport de
voyageurs

6 - Carburant
décarbonés

Levier 6 : Enjeux, cible nationale et approche de la territorialisation

Description du levier	Cible nationale et implications	Clé de répartition territo.
<u>Définition</u> : Le levier porte sur : - le choix de véhicules sobres et légers - une incorporation plus élevée de biocarburants - amélioration de la motorisation - rétrofit² <u>Enjeu</u> (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 biocarburants¹ 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	<u>Constat</u> : - 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 <u>Cible 2030</u> : - 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%	<u>Clé de répartition régionale</u> : Parc de véhicules thermiques (>5 ans) <u>Clé de répartition départementale</u> : Parc de véhicules thermiques <u>Sources régionale et départementale</u> : CGDD / SDES – Lien

1. Carburants de substitution obtenus à partir de la biomasse

2. Consiste à remplacer le moteur thermique polluant d'un véhicule existant par un système de motorisation plus vertueux (ex. électrique ou bioéthanol)

Données nationales SGPE

Transport de
voyageurs

6 - Carburant
décarbonés

Levier 6 : 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 retrofit

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 ethanol, EMAG et HVO)
- Effectuer un retrofit sur une partie de leur flotte pour les passer au bioéthanol
- Concessionnaires / garagistes : conseil à l'achat

Rôle de l'Etat:

- Malus CO₂ 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 retrofit sur les véhicules thermiques
- Parler de ses choix (retrofit, 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).

Données nationales SGPE

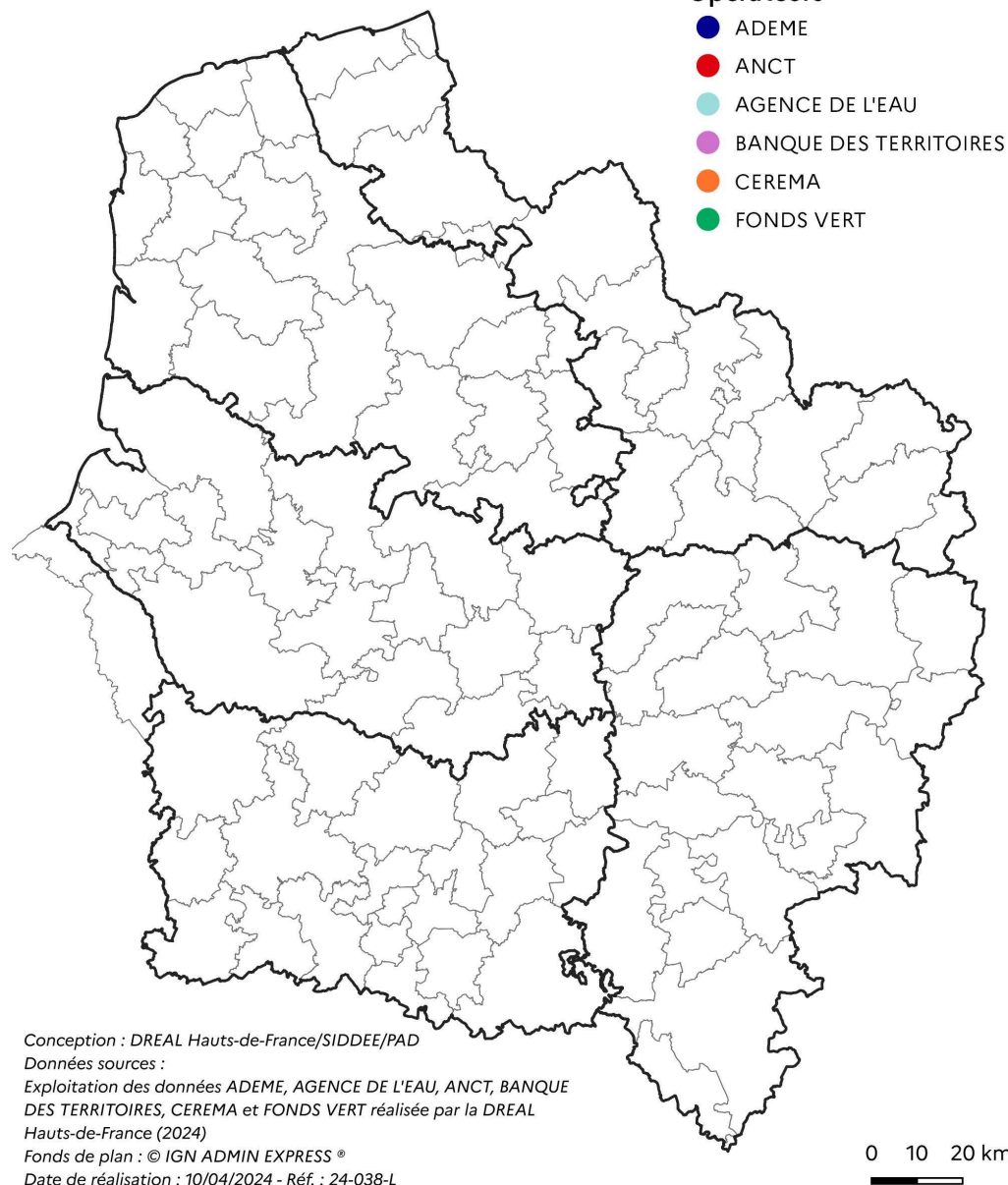
Transport de
voyageurs

6 - Carburant
décarbonés

Levier 6 : Projets accompagnés par les agences et opérateurs de l'État entre 2019 et 2023

En cours d'élaboration :

Ce document a été réalisé sur la base d'un premier croisement des BDD des différents opérateurs. Il conviendra de faire converger les supports de suivi des projets et d'affiner, en fonction des catégories plus précises de projets, l'offre d'accompagnement.



Levier 6 : Retours des EPCI et collectivités

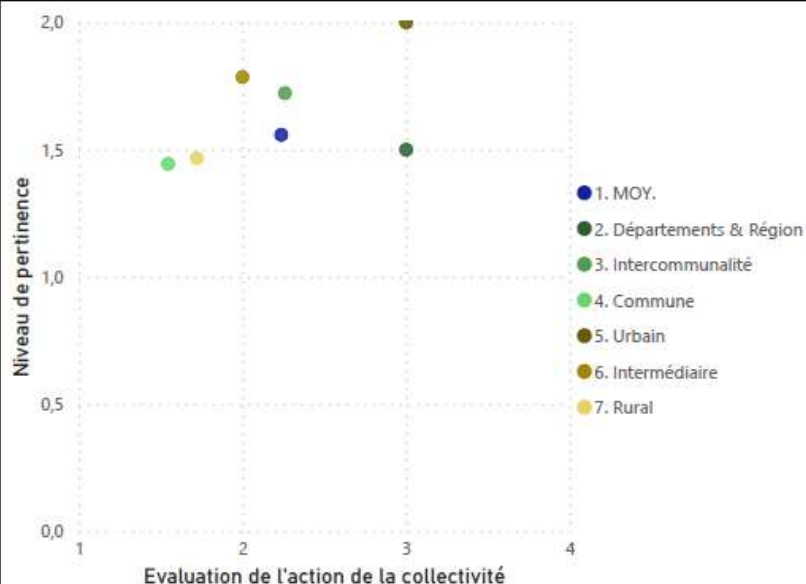
Transport de
voyageurs

6 - Carburant
décarbonés

Efficacité et carburants décarbonés des véhicules

Synthèse des actions déjà / en cours de mise en œuvre (hors famille "Autre")

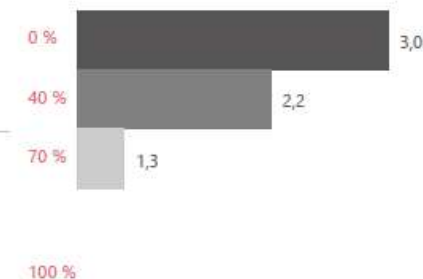
Réponses au diagnostic



Catégorie	Evaluation de l'action de la collectivité	Niveau de pertinence
1. MOY.	2,2	1,6
2. Départements & Région	3,0	1,5
3. Intercommunalité	2,3	1,7
4. Commune	1,5	1,4
5. Urbain	3,0	2,0
6. Intermédiaire	2,0	1,8
7. Rural	1,7	1,5

Développement ou soutien à l'infrastructure de recharge et d'avitaillement en carburants alternatifs (hydrogène, GNV...)

% nsp/non pertinent



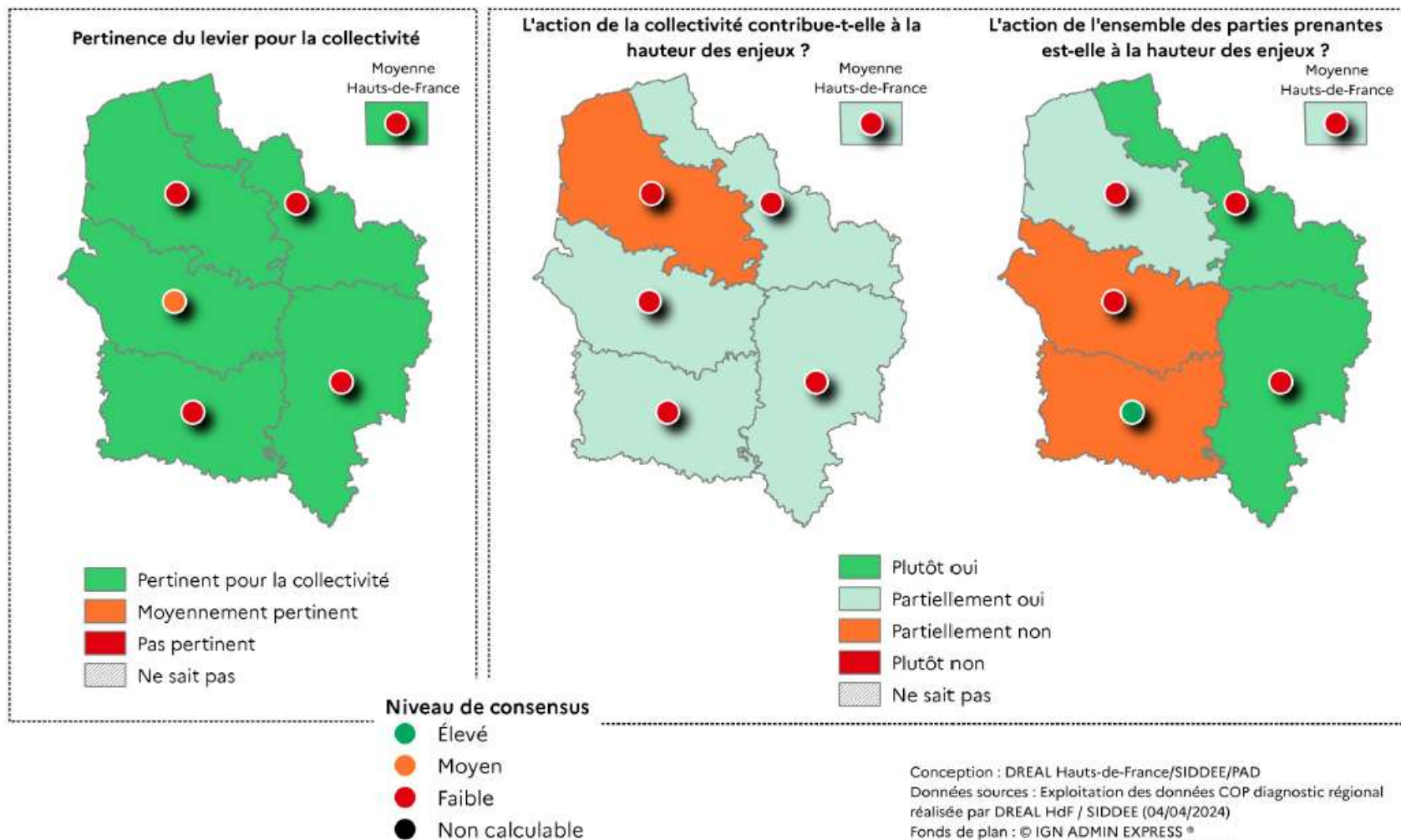
Niveau de mise en oeuvre (1 = minimum ; 4 = maximum)

● Départements & Région ● Intercommunalité ● Commune

Levier 6 : Retours des EPCI et collectivités

Transport de
voyageurs

6 - Carburant
décarbonés



Transport de voyageurs : synthèse

Levier 1 : Véhicules particuliers

électriques : bonne progression à maintenir dans le temps par le soutien à l'achat. Un accompagnement à poursuivre sur le déploiement des points de recharge.

Levier 2 : Bus et cars décarbonés

levier approprié de manière très hétérogène, des marges de progression certaines, un besoin d'accompagnement exprimé.

Levier 3 : Réduction du besoin de déplacements

: jugé très pertinent, avec des marges de progrès certaines. Difficultés cependant pour objectiver les évolutions passées et la situation actuelle.

Levier 4 : Covoiturage : levier très bien appréhendé par les collectivités. Des marges de progrès identifiées.

Levier 5 : Report modal : levier fortement investi (vélo comme TC) et suscitant des attentes fortes en termes de progression et en accompagnement.

Levier 6 : Efficacité et carburant décarbonés des véhicules

: la pertinence du levier est partagée, mais l'action comme l'accompagnement est encore à construire.

Les 6 leviers doivent faire l'objet d'un travail dans le cadre des groupes de travail thématiques.

De très nombreux projets exemplaires en région peuvent être partagés et faire école. Une massification des projets est à rechercher.

L'attente d'un accompagnement par les différentes parties prenantes est forte.

Les véhicules et carburants décarbonés qui nécessitent le déploiement de points de recharge sont les sujets les moins bien appréhendés.