



Transports du quotidien : en route vers le sans carbone !

INSTITUT
MONTAIGNE
M

[CLIQUEZ ICI POUR DÉCOUVRIR LE RAPPORT](#)

Des propositions réalistes et efficaces à court terme pour répondre aux attentes de quatre familles fictives

Paris, le 16 décembre 2021 - Pour permettre à la France de remplir ses engagements climatiques à l'horizon 2030, le rythme de la décarbonation de notre pays va devoir progresser quatre fois plus vite sur la période 2020-2050 qu'entre 1990 et 2020. Le secteur des transports, à l'origine de 31 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) du territoire national, est le seul secteur qui n'est pas parvenu à réduire ses émissions depuis 1990. Au cœur de cette hausse continue se trouve la dépendance encore forte au transport routier chez nos concitoyens (74 % des Français déclarent utiliser leur voiture personnelle pour rejoindre leur lieu de travail en 2017).

Face à ce constat, le groupe de travail à l'origine de ce nouveau rapport *Transports du quotidien : en route vers le sans carbone* a choisi de se placer au plus près du quotidien des citoyens, grâce à une étude fine des territoires et une mise en situation dans le contexte de vie de quatre familles fictives. À partir de ce travail de mise en situation, le groupe a élaboré 12 propositions réalistes et efficaces à court-terme à destination des élus locaux et nationaux : leur application permettrait d'éviter l'émission de 25,2 Mt de CO2e d'ici dix ans.

"Si les émissions de GES du transport routier ont baissé de 2,2 % entre 2015 et 2019, cela reste loin des 7 % qui auraient été nécessaires pour s'inscrire dans la trajectoire issue de nos engagements pris à l'horizon 2030. La grande inertie du secteur peut, entre autres, s'expliquer par la difficulté à revenir sur des politiques urbaines extensives et d'infrastructures routières qui, depuis les années 1950, ont favorisé la mobilité individuelle, le recours aux véhicules particuliers et l'étalement urbain, transformant durablement la structure et les habitudes de mobilité. À ce titre, l'impérieuse nécessité de décarbonation du secteur des transports réside, pour l'instant du moins, aux modifications des comportements individuels" explique Benjamin Fremaux, Senior Fellow énergie et climat à l'Institut Montaigne et président du groupe de travail à l'origine de ce rapport.

"À l'heure où la hausse des prix de l'énergie redevient une préoccupation centrale des Français, l'acceptabilité sociale des mesures adoptées pour lutter contre le changement climatique constitue une clé de réussite. Rappelons que les premières tentatives de régulation du carbone par la fiscalité sont à l'origine de crises sociales : le mouvement des bonnets rouges, en 2013, et le mouvement des gilets jaunes, en 2018. Les réformes et plans d'investissement mis en place ces derniers mois, à l'instar de France Relance et France 2030, devront donc être complétés par un accompagnement de l'évolution des usages. C'est à cette condition seulement que nous engagerons une décarbonation rapide de la mobilité à travers le territoire par et pour les citoyens" précise Matthias Fekl, associé-fondateur du cabinet d'avocats Audit-Duprey-Fekl, ancien ministre et co-président du groupe de travail à l'origine de ce rapport.

Se placer au plus près des besoins de mobilité des Français

Quatre typologies de territoires identifiées...

Les usages et les enjeux de la mobilité varient profondément d'un territoire à l'autre, et c'est aussi le cas des approches à adopter pour aborder la décarbonation des transports routiers. Ainsi, l'Institut Montaigne a choisi d'identifier quatre typologies de territoires, aux besoins de mobilité variés :

1. l'**hypercentre urbain** : un territoire susceptible de voir se développer une logistique urbaine moins émettrice de GES et de favoriser davantage le recours aux mobilités douces et décarbonées ;
2. la **banlieue métropolitaine** : un territoire propice aux usages partagés et à l'essor du vélo et des véhicules électriques ;
3. la **ville moyenne résidentielle** : un territoire adapté aux plateformes multimodales autoroutières et aux solutions moins carbonées pour la logistique du dernier kilomètre ;
4. le **territoire rural** : un territoire qui gagnerait à favoriser les usages partagés et l'électrification des véhicules.

...incarnées par quatre familles fictives

Afin d'incarner ces quatre territoires-types et de représenter la diversité des situations et des besoins de mobilité, ce rapport a exposé le contexte de vie de **quatre familles fictives**, vivant chacune dans un territoire-type différent. L'impact de l'adoption des mesures proposées sur le quotidien de ces familles est détaillé pour chacune d'entre elles.



Les 12 propositions de l'Institut Montaigne pour accélérer la décarbonation du transport routier

Transformation de la logistique urbaine

Proposition n°1 - Encourager les collectivités locales à se doter d'une vision harmonisée sur la logistique urbaine du dernier kilomètre à l'échelle d'un territoire afin de permettre des actions davantage optimisées pour les acteurs de la logistique urbaine. D'après le chiffrage de l'Institut Montaigne, l'impact de cette proposition pourrait être de l'ordre de 0,6 à 1,8 Mt CO2e évitées.

Proposition n°2 - Responsabiliser les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) pour qu'elles développent une offre mutualisée de casiers de dépôt, en particulier dans les centres urbains. D'après le chiffrage de l'Institut Montaigne, l'impact de cette proposition pourrait s'élever à au moins 0,1 Mt CO2e évitées.

Proposition n°3 - Faire émerger un "éco-score" sur les émissions de GES à afficher au moment de l'achat en ligne pour les différents modes de livraison proposés, afin de sensibiliser et de guider le choix du consommateur. D'après le chiffrage de l'Institut Montaigne, l'impact de cette proposition pourrait être de l'ordre de 1 à 2 Mt CO2e évitées.

Proposition n°4 - Faciliter la mise en œuvre de solutions permettant de réduire le volume de vide transporté, à la fois sur chaque trajet et au sein de chaque paquet. D'après le chiffrage de l'Institut Montaigne, l'impact de cette proposition pourrait être de l'ordre de 0,3 Mt CO2e évitées.

Développement d'un partage plus efficace des infrastructures publiques

Proposition n°5 - Rééquilibrer les usages de l'espace public routier (à l'échelle départementale et nationale) et urbain (à l'échelle communale) pour les modes de transports à meilleure efficacité, notamment par la mise en place de voies réservées (covoiturage, vélo, etc.). D'après le chiffrage de l'Institut Montaigne, l'impact de cette proposition pourrait être de l'ordre de 5 à 12 Mt CO2e évitées.

Proposition n°6 - Proposer à l'ensemble des élus et services techniques des collectivités un guide avec des aménagements cyclables harmonisés et accompagner la montée en compétences des services en charge, afin d'accélérer le développement d'aménagements de qualité et de favoriser l'utilisation du vélo. D'après le chiffrage de l'Institut Montaigne, l'impact de cette proposition pourrait être de l'ordre de 1 à 3 Mt CO2e évitées.

Proposition n°7 - Favoriser le report modal du véhicule individuel vers le transport collectif dans les zones périurbaines par le développement de pôles d'échanges multimodaux routiers sur voies rapides et la mise en place de voies réservées aux bus depuis ces pôles d'échange. D'après le chiffrage de l'Institut Montaigne, l'impact de cette proposition pourrait être de l'ordre de 0,3 à 1 Mt CO2e évitées.

Implication des entreprises dans les changements de pratiques de mobilité

Proposition n°8 - Permettre aux entreprises d'allouer le forfait mobilité aux salariés sous forme forfaitaire via une application unique, en obligeant les opérateurs de mobilité à accepter l'interface complète, y compris le paiement, avec des applications tierces facilitant le suivi de ces dépenses.

Proposition n°9 - Encourager les acteurs de la mobilité à mettre en place des plans de mobilité inter-entreprises sur les zones d'activité à travers les "comités des partenaires".

Proposition n°10 - Accompagner le développement de solutions de covoiturage à travers le subventionnement et la promotion dans les zones dans lesquelles les transports publics sont insuffisamment développés. D'après le chiffrage de l'Institut Montaigne, l'impact de cette proposition pourrait être de l'ordre de 0,4 à 2 Mt CO2e évitées.

Accompagnement des Autorités Organisatrices des Mobilités (AOM) dans le pilotage des mutations de mobilité

Proposition n°11 - Encourager les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) des grandes métropoles à recourir à des expertises en ingénierie pour mettre en œuvre des initiatives à fort impact dans des domaines encore sous-exploités (partage des données, développement des mobilités douces...), en vue d'un développement de ces compétences et de généralisation d'initiatives comparables dans toutes les AOM.

Facilitation de l'adoption du véhicule électrique par l'élimination de zones blanches prioritaires pour les infrastructures de recharge

Proposition n°12 - Faciliter l'équipement en infrastructures de recharges pour véhicules électriques dans les zones blanches prioritaires : les parkings des immeubles résidentiels collectifs, les stations-services sur autoroute et les parkings publics souterrains. D'après le chiffrage de l'Institut Montaigne, l'impact de cette proposition pourrait être de l'ordre de 1,5 à 3 Mt CO2e évitées.

[CLIQUEZ ICI POUR DÉCOUVRIR LE RAPPORT](#)

CONTACT |

Emma Bossuat
Chargée de communication
06 46 09 43 62
ebossuat@institutmontaigne.org

À PROPOS DE L'INSTITUT MONTAIGNE |

Think tank indépendant créé en 2000, l'Institut Montaigne est une plateforme de réflexion, de propositions et d'expérimentations consacrée aux politiques publiques en France et en Europe. Ses travaux sont le fruit d'une méthode d'analyse et de recherche rigoureuse et critique, ouverte sur les comparaisons internationales. L'Institut Montaigne, association à but non lucratif pionnière en France, réunit des chefs d'entreprise, des hauts fonctionnaires, des universitaires et des personnalités issues d'horizons divers. Ses financements sont exclusivement privés, aucune contribution n'excédant 1,5 % d'un budget annuel de 6,5 millions d'euros. À travers ses publications et les événements qu'il organise, l'Institut Montaigne souhaite jouer pleinement son rôle d'acteur du débat démocratique.

Si vous ne souhaitez plus recevoir de message de notre part, cliquez ici
© INSTITUT MONTAIGNE 2021

Suivez-nous [Twitter](#) [Facebook](#) [LinkedIn](#) [YouTube](#) [Instagram](#)