

# Décarboner la mobilité en Vallée de la Seine

La mobilité quotidienne des 5,66 millions de Français qui vivent en grande couronne d'Île de France, est principalement assurée par la voiture particulière, qui représente à elle seule 92% des émissions de CO<sub>2</sub> des déplacements quotidiens concernés. C'est encore un peu plus (95 %) pour les 3,3 millions de Français qui vivent dans les aires urbaines de Normandie. Cet état de fait est le résultat de décennies de politiques d'aménagement et d'investissements publics qui ont favorisé l'étalement urbain et l'usage de la voiture individuelle. Or, limiter le dérèglement climatique nécessite de réduire très fortement les émissions de CO<sub>2</sub> et de gaz à effet de serre en développant une vie de proximité, et en proposant des alternatives moins consommatrices d'énergie fossile.

Partant de ce constat, *The Shift Project* a souhaité faire émerger des propositions d'action concrètes à moyen terme pour réduire la dépendance aux combustibles fossiles et les émissions de CO<sub>2</sub> découlant de la mobilité locale sur différents territoires de la Vallée de la Seine :

- Deux territoires à l'échelle régionale: la grande couronne d'Île-de-France, et les aires urbaines de Normandie.
- Trois territoires à l'échelle de la métropole ou du département: la métropole de Rouen, les aires urbaines du Calvados, et la métropole du Havre.

Notre étude quantifie les réductions d'émissions atteignables grâce à cinq solutions alternatives à la voiture individuelle, décrit les mesures nécessaires à leur mise en œuvre, et chiffre l'effort économique requis. Les alternatives étudiées sont: la **distribution des achats à domicile**, le **télétravail**, le **système vélo**, les **transports publics express** (trains ou bus express), et le **covoiturage**. Pour chacune des cinq alternatives, nous avons établi un **scénario dit Potentiel Max (PM)** à l'horizon 2030, qui permet d'estimer les impacts de l'alternative sur la mobilité et sur les émissions de CO<sub>2</sub>. Pour certaines alternatives nous avons également développé un **scénario dit Volontariste (Vol)**, toujours à horizon 2030. Les résultats relatifs à ces deux scénarios ont été comparés avec un scénario *Référence*. Le scénario *Potentiel Max* répond à la question: « Combien peut-on éviter d'émissions de CO<sub>2</sub> si cette alternative était développée de manière ambitieuse d'ici 10 ans? ». Le scénario *Volontariste* répond à la question « Combien, au plus, peut-on éviter d'émissions de CO<sub>2</sub> grâce à cette alternative, sans transformer radicalement nos modes de vie? ».

**Des politiques sectorielles seront nécessaires**, aussi bien au niveau local que national, pour développer les alternatives évoquées dans cette étude. Elles favoriseront – et pour être particulièrement efficaces, exigeront – une réaffectation des grandes quantités d'espace dédié aujourd'hui à la voiture individuelle. Elles amèneront une réduction des dépenses de mobilité des ménages et augmenteront la capacité à se déplacer des personnes en situation de précarité, tout en améliorant la qualité de l'air.

Cette étude s'adresse aux acteurs de la mobilité des territoires de la Vallée de la Seine, et notamment aux élus et techniciens œuvrant sur les territoires. Elle apporte des clés pour effectuer judicieusement les arbitrages nécessaires: ceux-ci doivent favoriser les solutions les plus fortes en termes d'émissions évitées et les plus efficaces vis-à-vis de leurs coûts de mise en œuvre.

Elle montre que **le système vélo présente un potentiel très important** sur l'ensemble de nos zones d'étude, à condition de consentir au bon niveau d'investissement public pour rendre sa pratique aussi efficace et sûre que celle de la voiture actuellement, dans un réseau cyclable finement maillé, et séparé de la voiture lorsque nécessaire.

**Le covoiturage présente un potentiel important en grande couronne d'Île-de-France mais plus mesuré sur les territoires normands.** Dans les deux cas, son développement requiert un niveau d'investissement public très limité car l'infrastructure nécessaire à la pratique du covoiturage n'est qu'une adaptation à la marge du réseau routier, le réseau français étant déjà l'un des plus denses au monde.

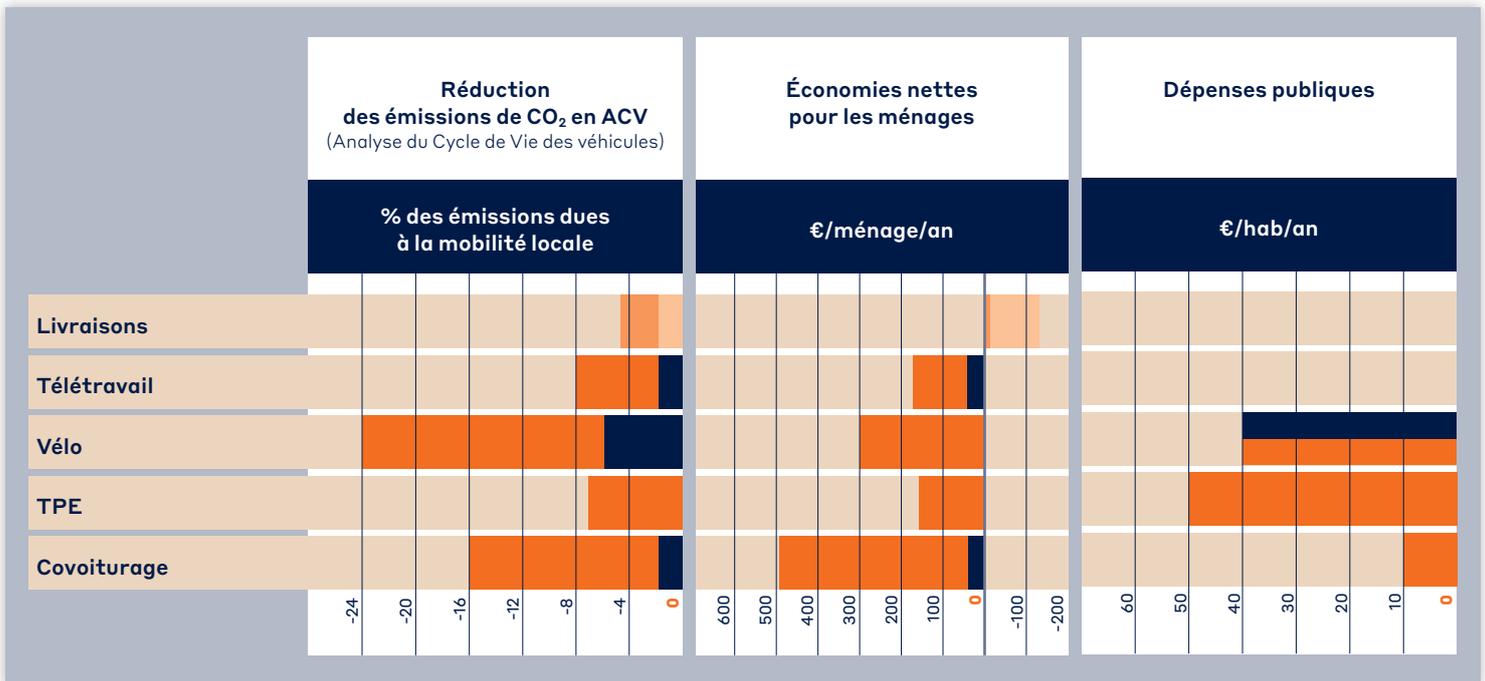
**Le télétravail et les transports publics express peuvent aussi contribuer à la réduction des émissions.** Pour le télétravail, cela peut se faire sans investissement public alors que pour les transports publics express des investissements dans de nouvelles infrastructures et du nouveau matériel roulant sont nécessaires.

Au contraire, le potentiel de la distribution des achats à domicile semble à la fois faible et difficilement activable.

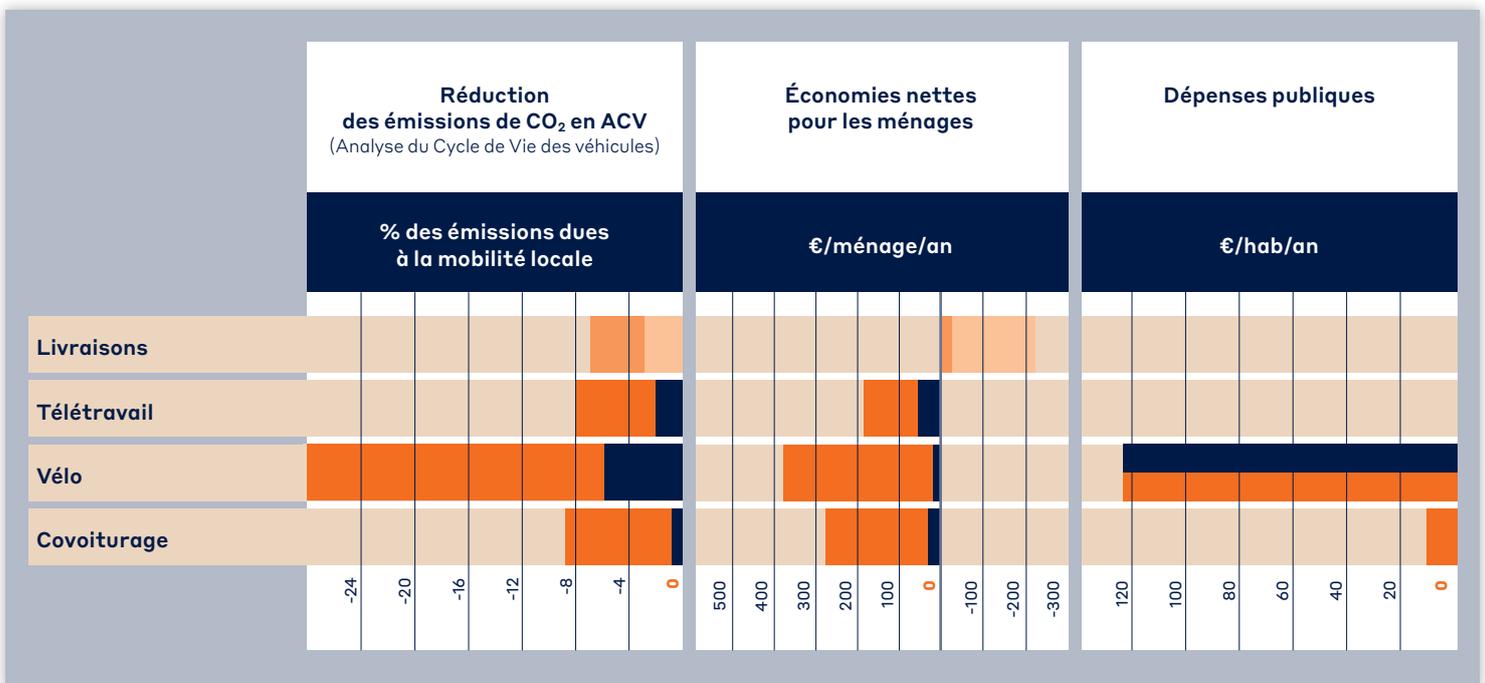
**Répondre aux impératifs climatiques implique de repenser notre modèle de mobilité dans son ensemble. C'est aussi une opportunité formidable de réduire le coût des déplacements, de créer du lien et d'améliorer la qualité de vie des Français: saisissons-la !**

*Le présent document est une synthèse du rapport complet de l'étude, qui contient de plus amples descriptions des alternatives et des mesures qui permettraient de les développer. Synthèse et rapport complet sont également accompagnés d'une Note Méthodologique, qui contient l'ensemble de nos hypothèses et méthodes de calculs ayant permis de réaliser les chiffreages.*

## Comparaison des différents domaines d'action sur la mobilité de la grande couronne d'Île de France



## Comparaison des différents domaines d'action sur la mobilité de la Normandie



### Légende

- Scénario Potentiel Maximum
- Scénario Volontariste
- ▨ Scénario Potentiel Maximum / Distribution par tournées
- ▨ Scénario Potentiel Maximum / Livraison collaborative

Ces indicateurs s'entendent comme des écarts par rapport au scénario Référence en 2030