

Mobilité et urgence climatique

*Propositions du Groupe de travail 'Urgence climatique'
du Conseil de développement
de la Communauté d'agglomération du bassin de Bourg-en-Bresse
8 mars 2019 - texte soumis à la validation du Conseil*

Résumé

Sur quoi les acteurs de notre territoire ont-ils le pouvoir d'agir ? – Essentiellement sur la mobilité locale des habitants.

Où avons-nous des marges de manœuvre à court terme ? - Pas vraiment sur l'offre de services de transports publics car la Délégation de Service Public vient d'être signée. Là où il existe des marges de manœuvre, c'est pour faire changer les habitudes de mobilité.

Où devons-nous agir en urgence ? C'est là où il y a le plus fort potentiel de réduction des émissions de CO2 à court terme. En ce qui concerne la mobilité, il faut agir là où l'on peut réduire le plus vite le nombre de kilomètres en voiture en solo.

Partant de ces principes, le Groupe de travail propose deux priorités :

- (1) mobiliser les entreprises pour qu'elles s'engagent à développer le covoiturage domicile-travail et le télétravail.
- (2) mobiliser les communes rurales pour qu'elles s'engagent à développer la pratique du vélo et des autres alternatives à la voiture en solo.

Dans les deux cas, il s'agit de faire changer les comportements de mobilité. Or on sait que c'est un défi et que les campagnes de communication ne suffisent pas. Il faut des contacts interpersonnels et un accompagnement personnalisé sur la durée. C'est un travail qui prend du temps. Tous les acteurs du territoire devraient s'y mettre : entreprises, collectivités et associations. La CA3B devrait orchestrer et coordonner ces engagements multiples. La Ville de Bourg devrait également poursuivre et accélérer le développement du stationnement incitatif avec de bonnes places de parking gratuites allouées aux covoitureurs (carotte) et ostensiblement retirées aux conducteurs en solo (bâton).

Le Conseil propose également d'expérimenter tout de suite des formes de mobilité innovantes dans des domaines où l'économie de CO2 n'est pas encore prouvée mais où elle serait potentiellement énorme. Ces actions pilotes devraient notamment tester :

- (1) les meilleures façons de développer le covoiturage instantané
- (2) de nouveaux modes de livraison des courses économes en CO2

Concrètement, le Conseil propose des actions urgentes dont les principales sont :

- (1) **rencontrer les principales entreprises du territoire**, les amener à accompagner des changements de mobilité au sein de leur personnel et les réunir périodiquement pour des échanges d'expériences
- (2) **faire un appel aux communes de la périphérie** et amener des 'villages pilotes' à accompagner des changements de mobilité au sein de leur population
- (3) **choisir deux territoires d'expérimentation** et y tester des solutions innovantes

Pourquoi ces propositions ?

En novembre 2018, le Conseil de développement de la Communauté d'agglomération du bassin de Bourg-en-Bresse (CA3B) s'est autosaisi de la problématique de l'Urgence Climatique et a créé en son sein un groupe de travail chargé de faire des propositions. Ces propositions seront adressées à l'exécutif de la Communauté d'agglomération. Elles concernent également les organisations représentées au Conseil de développement (entreprises, syndicats, associations) et elles pourront aussi intéresser tous les citoyens, notamment par les canaux d'information de la CA3B (Mag et site internet). Les travaux devraient déboucher au printemps 2019.

Le Groupe de travail a commencé à se réunir à un rythme mensuel avec une participation soutenue. Il a choisi d'aborder trois thèmes dans l'ordre suivant : la mobilité, le bâti et l'agriculture. Ce texte concerne uniquement la mobilité. S'agit du premier thème traité, cela a été l'occasion de roder une méthode de travail.

La présente version du texte a été préparée par six personnes désignées par le Groupe de travail. Elle résume les discussions conduites lors des réunions du 10 janvier et du 7 février 2019. Les services techniques en charge de la mobilité et du développement durable ont été invités à ces réunions. Les deux vice-présidents concernés ont été consultés le 8 mars.

Ce texte sera soumis à la validation du Conseil de développement lors de sa session plénière du 28 mars 2019 puis remis au Président de la CA3B. Les propositions relatives au bâti et à l'agriculture seront présentées ultérieurement.

La mobilité : l'enjeu est urgent et il y a des marges de manœuvre

La transition écologique est devenue une urgence

Presque plus personne ne doute des dangers qui menacent le climat et qui risquent de rendre notre planète inhabitable. L'urgence climatique mérite la mobilisation de toutes les énergies. Les autres combats n'ont aucun sens si celui-là est perdu.

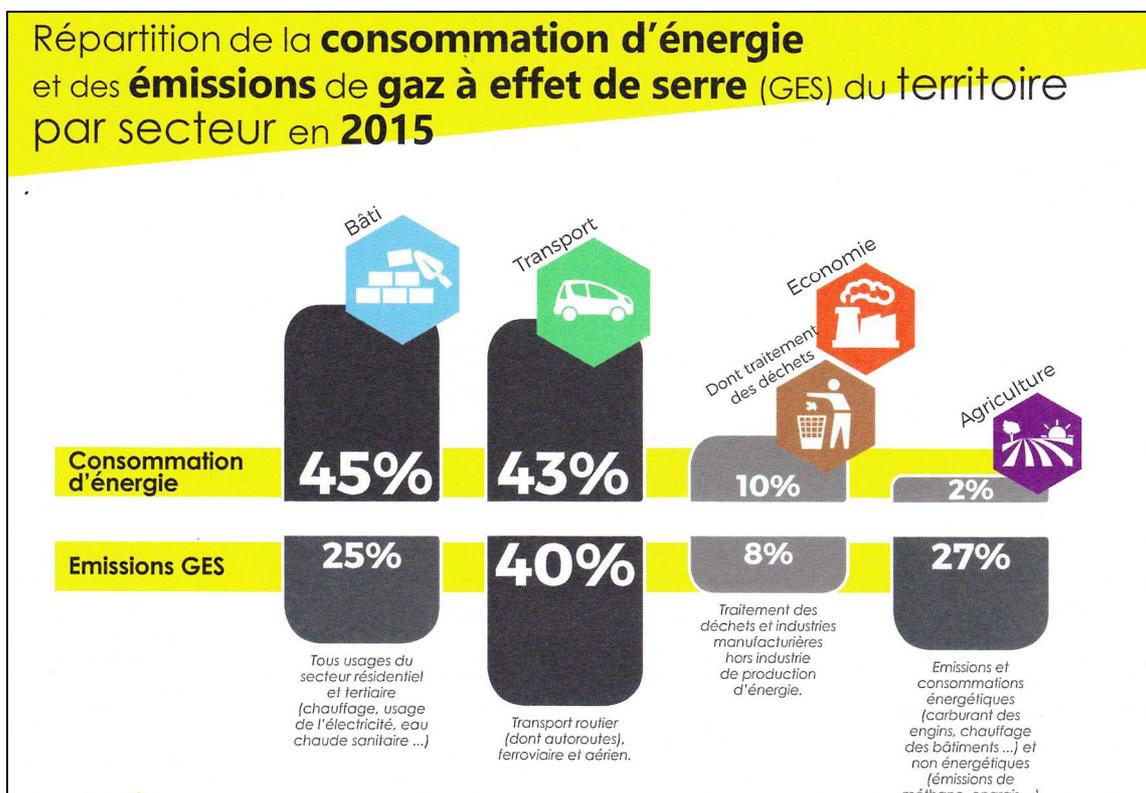
Notre pays s'est engagé à diviser par quatre ses émissions de CO₂ en 2050 par rapport aux émissions de 1990, le fameux « facteur 4 ». D'après un rapport du ministère de l'écologie du Développement durable et de l'énergie en 2013, les émissions françaises étaient de 9,5 tonnes d'équivalent CO₂ par habitant (TEQ/h) en 1990. Avec le facteur 4, il faudrait donc arriver à 2,2 TEQ/h. Cependant, nous sommes complètement en dehors de la trajectoire qui permettrait d'atteindre cet objectif. Plus le temps avance, plus cette ambition devient irréaliste, sauf à ce que tous les décideurs à tous les niveaux prennent conscience de l'urgence et agissent immédiatement et efficacement.

La transition écologique a été introduite comme troisième thème du Grand débat national dans les termes suivants : « Aujourd'hui personne ne conteste l'impérieuse nécessité d'agir vite. Plus nous tardons à nous remettre en cause, plus ces transformations seront douloureuses ».

Nous avons nos responsabilités

Selon le diagnostic du Plan Climat Air Energie Territorial de la CA3B (figure 1 ci-après), le secteur des transports est le premier émetteur de gaz à effet de serre (GES) de notre territoire avec une part de 40%.

Figure 1 – émissions de gaz à effet de serre par secteur

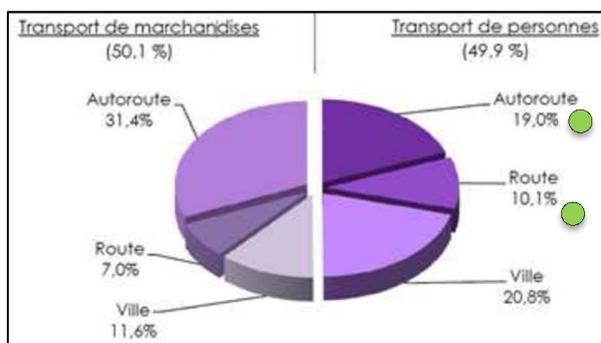


Source : Diagnostic territorial du Plan Climat de la CA3B, 2018

Après analyse des résultats, la moitié des émissions des transports est générée par le trafic autoroutier (marchandises et personnes).

Un tiers est le fait du transport routier des personnes hors autoroute. ●

Figure 2 – émissions du secteur des transports



Source :

Diagnostic territorial
du Plan Climat
de la CA3B, 2018

Pour information, on pourrait diminuer de 10% les émissions du transport de personnes sur les autoroutes en réduisant la vitesse effective des voitures de 10 km/h. La réglementation relève d'une responsabilité nationale. Cependant, une sensibilisation à cette problématique peut conduire les conducteurs à rouler moins vite de leur propre initiative.

En ce qui nous concerne, nous faisons le choix de nous concentrer sur le champ de responsabilité de la CA3B, c'est-à-dire réduire les émissions générées par la mobilité locale des habitants du territoire (points verts ●)

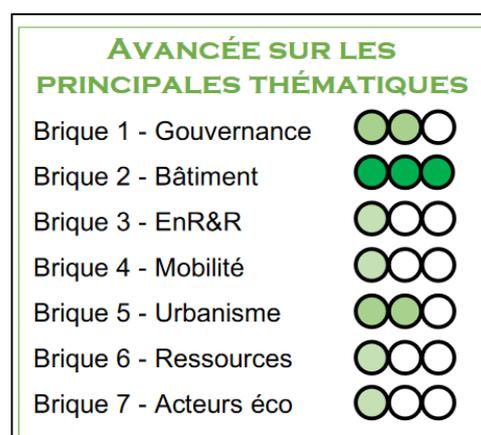
Figure 2). C'est sur ce terrain que nous pouvons agir face au dérèglement climatique.

Il est très difficile d'évaluer avec précision les actions de nos collectivités à cause du récent changement de leur périmètre. Notons cependant qu'un programme 'Territoire à Énergie Positive pour la Croissance Verte' (TEPosCV) a été établi en 2015 par CAP3B sur un territoire similaire à celui de la CA3B. Un des thèmes de ce programme s'intitule 'Mobilités alternatives'. Parmi les actions listées à cette rubrique, nous relevons :

- La voie verte Bourg-Montrevel
- Le développement du vélo en ville (pistes, location, consignes)
- Le développement du covoiturage
- Le développement de l'autopartage
- La mise en œuvre d'une politique ambitieuse de stationnement incitatif
- Le jalonnement des cheminements piétons et cyclistes
- L'aménagement d'aires de covoiturage et de lieux d'intermodalité
- Le développement du rabattement vers les lignes de transport collectif
- L'animation et la sensibilisation aux changements de comportement de mobilité

Toutes ces actions sont pertinentes du point de vue de l'urgence climatique. Cependant, selon la région AURA, elles ont avancé lentement en comparaison des actions incluses dans d'autres thèmes (voir Figure 3).

Figure 3 – Avancée du programme TEPosCV



Source : [Région AURA](#), Fiche territoire TEPOS CV de la CA3B, 2018

Les émissions de CO2 du secteur des transports

Selon le diagnostic du Plan Climat, le secteur des transports a connu une forte hausse des émissions entre 1990 et 2005 (+38 %). Depuis 2005, les émissions sont plutôt stables. Les émissions de ce secteur sont presque exclusivement générées par les produits pétroliers.

Afin de préciser le diagnostic relatif au transport des personnes, nous reprenons des éléments d'une [étude](#) de l'association autosBus présentée en janvier au Groupe de travail. La population du bassin de Bourg s'élève à 135 000 habitants dont une petite moitié réside dans la couronne périurbaine des 10-30 km. Le nombre de déplacements réguliers des habitants du territoire est de l'ordre de 400 000 par jour. En grande majorité, ces déplacements sont effectués en voiture et même en quasi-totalité pour les résidents de la couronne périphérique (les 'périurbains') qui sont extrêmement dépendants de la voiture en solo. **Près de neuf conducteurs sur dix sont seuls dans leur voiture.** Les émissions liées aux déplacements quotidiens des habitants de notre territoire sont de l'ordre de 160 000 tonnes par an. Ces émissions sont générées aux deux-tiers par les déplacements ville-campagne des périurbains. Pour noircir encore le tableau, on note que les habitants de la périphérie sont de plus en plus nombreux, qu'ils construisent de plus en plus loin et qu'ils roulent dans des voitures de plus en plus grosses. Et nous devrions diviser par 4 nos émissions de Co2 (voir page 1)...

(Pour rappel :

- *les émissions totales de gaz à effet de serre sur notre territoire correspondent à **950 000 tonnes équivalent CO2**,*
- *1 tonne d'équivalent CO2 représente 4 000 à 18 000 kms en voiture.)*

Ce diagnostic confirme et renforce le besoin d'une action urgente à notre échelon en ce qui concerne la mobilité et particulièrement en ce qui concerne les **déplacements ville-campagne en voiture.**

Nous notons en même temps que l'étude précitée est fondée sur des sources anciennes alors qu'une enquête 'Déplacements ville-moyenne' a été conduite récemment, ce qui nous amène à faire une première proposition.

Proposition 1 – partager et vérifier les informations

Nous proposons que les données de l'enquête 'Déplacements ville-moyenne' soient rendues accessibles sans attendre et que le diagnostic proposé par l'association autosBus fasse l'objet d'une vérification. Cependant cela ne doit en aucun cas retarder les actions urgentes qu'il convient d'entreprendre.

Nous avons des marges de manœuvre

La CA3B vient de charger la société Keolis de gérer ses services publics de mobilité pendant quatre ans. Dans ce nouveau cadre, les services de transports urbains n'ont pas fait l'objet de changements majeurs. En ce qui concerne la périphérie, un nouveau système de transport à la demande va apporter une amélioration notable du niveau de service. Une

application de covoiturage instantané va être déployée sur tout le territoire et des vélos en libre-service vont être proposés en ville.

À moins d'une renégociation rapide de la délégation de service public, il y a peu de marge de manœuvre pour une amélioration supplémentaire de l'offre de service à court terme. À l'inverse, la marge de manœuvre est totale pour convaincre un maximum de personnes de quitter leurs habitudes de conducteurs en solo afin (1) de covoiturer, (2) d'utiliser les deux-roues et (3) d'utiliser les services de mobilité gérés par Keolis.

Priorité aux mesures qui ont un gros impact à court terme

Les mesures possibles et leur impact

Nous reprenons à nouveau des éléments de l'[étude](#) d'autosBus pour lister les mesures susceptibles de diminuer rapidement le nombre de kilomètres en voiture et pour estimer leur potentiel de réduction des émissions de CO2.

Concernant les **transports collectifs**, nous comprenons qu'ils sont aujourd'hui utilisés par des personnes sans permis et/ou sans voiture (usagers captifs) et qu'ils jouent pour le moment un rôle très marginal dans les déplacements périurbains (hors scolaires). L'amélioration du service qui va intervenir en périphérie ne nous semble pas suffisante pour convaincre les automobilistes de monter en masse dans les autocars. Il faut certainement faire des efforts d'incitation au changement de comportement mais nous ne croyons pas que cela aura un impact notable et rapide sur les émissions de CO2.

Grâce à l'arrivée du vélo à assistance électrique et à l'arrivée prochaine de la trottinette électrique, les **deux-roues** deviennent quasiment accessibles à tous et peuvent devenir une alternative crédible à la voiture pour les distances inférieures à 10 kilomètres, que ce soit en ville ou à la campagne. L'impact climatique est limité car il s'agit de trajets courts et donc peu émetteurs de CO2 mais à l'inverse ces trajets sont nombreux et les deux-roues sont à la mode. L'impact à court terme pourrait donc être important (plus de 1000 tonnes de CO2 par an). Aujourd'hui, les freins à un développement plus rapide des deux roues sont (1) la sécurité des cyclistes, (2) les risques de vol et (3) la difficulté de changer d'habitude. En ville, nous proposons d'accélérer la création des pistes cyclables, de multiplier les zones limitées à 30 km à l'heure, d'accélérer l'installation de consignes à vélo et de renforcer l'accompagnement des personnes qui se mettent au vélo. C'est une politique qui fonctionne déjà et à laquelle il faudrait donner un coup d'accélérateur. À la campagne, ce sont exactement les mêmes choses qu'il faudrait faire. Nous pensons qu'il y a urgence à mobiliser les communes rurales sur la promotion des deux-roues.

Le **covoiturage domicile-travail** est une très bonne solution pour réduire les déplacements quotidiens entre ville et campagne. Il est peu pratiqué aujourd'hui mais l'expérience montre qu'un développement rapide est possible à condition d'être fortement porté par les entreprises¹, en particulier sous forme d'animation et d'accompagnement personnalisé. Cela suppose évidemment de mobiliser les entreprises du bassin de Bourg qui semblent aujourd'hui en retrait sur le terrain de la mobilité. Si une

¹ Nous employons ce terme dans un sens élargi qui inclut aussi les organismes publics, associatifs et universitaires

telle action réussit, son impact potentiel à court terme dépassera les 2000 tonnes de CO2 par an.

Tel qu'il est pratiqué aujourd'hui, le covoiturage quotidien avec des équipages réguliers atteint vite ses limites parce que nos maisons et nos activités sont éparpillées, parce que nous avons peu de gros sites d'emploi à Bourg et parce que les horaires sont variables et parfois imprévisibles. Les nouvelles formules de **covoiturage instantané**, et notamment celle promise par Keolis, vont permettre au passager de partir avec un conducteur le matin et de revenir le soir avec un autre, de changer de conducteurs d'un jour à l'autre et de trouver une voiture facilement en cas de changement d'horaire imprévu. Tout cela pourra élargir considérablement le nombre des équipages possibles et faire naître une alternative crédible à la voiture pour la plupart des trajets ville-campagne. Un gros avantage de cette formule est qu'elle permettra à un ménage périurbain d'avoir une seule voiture au lieu de deux. Une personne de la famille conduira la voiture et prendra des passagers en chemin tandis que l'autre deviendra passager des voitures circulant sur la route. À moyen terme, le potentiel de réduction des émissions de CO2 est énorme mais il s'agit d'une formule innovante qui n'a pas encore fait ses preuves dans un territoire comme le nôtre. L'urgence consiste ici à lancer des expérimentations, à faire des essais et éventuellement des erreurs et à apprendre aussi vite que possible.

On peut dire du **télétravail** exactement la même chose que du covoiturage domicile-travail. C'est une très bonne solution pour réduire les déplacements quotidiens entre ville et campagne. Il est peu pratiqué aujourd'hui² mais il est possible de mobiliser les entreprises pour le développer rapidement. Nous proposons évidemment que cela soit fait. L'impact potentiel à court terme est cependant limité (moins de 1000 tonnes de CO2 par an) car ceux qui pratiquent le télétravail de façon régulière ne le font que deux jours par semaine en moyenne et car toutes les activités ne se prêtent pas au travail à distance.

De plus en plus de **télé-activités** permettent de faire les choses à distance sans se déplacer : courses et formalités en ligne, télé-enseignement, télé-médecine, etc. Il y a là un potentiel important d'économies de déplacement pour les habitants de notre territoire. Cependant l'économie devient incertaine si ces télé-activités ont des effets pervers. Nous savons notamment que les activités numériques émettent beaucoup plus de CO2 qu'on ne le pense. Nous voyons aussi que la livraison des commandes faites par Internet génère une noria de camionnettes à travers les rues de nos villages. Finalement, où penchera la balance entre émissions et économies ? Enfin, nous ne voyons pas clairement quelles sont les responsabilités de notre territoire dans ces nouvelles pratiques. Que faire en urgence ? Probablement de la veille sur les expériences conduites dans d'autres territoires et des expérimentations si cela est justifié.

Mesures à grande échelle et expérimentations

Le tour d'horizon qui vient d'être fait montre deux catégories d'actions urgentes. Les premières visent l'ensemble du territoire en vue d'obtenir un impact immédiat. Ces mesures à **grande échelle** sont les suivantes :

- Mobilisation des entreprises pour qu'elles s'engagent à développer le covoiturage domicile-travail et le télétravail

² La motivation climatique n'était pas présente dans les travaux et l'accord national interprofessionnel des partenaires sociaux de 2005

- Mobilisation des communes rurales pour qu'elles s'engagent à développer la pratique du vélo et des autres alternatives à la voiture en solo.

D'autres mesures relèvent de l'**expérimentation**. Il s'agit d'apprendre vite et bien pour passer dès que possible à l'échelle supérieure avec l'espoir d'obtenir alors un impact considérable. Ces actions pilotes devraient notamment tester :

- Les meilleures façons de développer le covoiturage instantané (faire adopter de nouveaux comportements, atteindre la taille critique permettant d'offrir un bon niveau de service) dans le but d'augmenter significativement le remplissage des voitures.
- De nouvelles formules d'e-commerce avec des modes de livraison économes en CO2.

Incitations au changement de comportement

La plupart des mesures évoquées plus haut vont buter sur la difficulté des automobilistes à changer de comportement. Ce problème est en partie connu et on sait notamment que les campagnes de communication ont très peu de résultats. Les changements s'obtiennent par des contacts interpersonnels et un **accompagnement personnalisé** de longue durée³ qui peut s'apparenter à une certaine forme d'apprentissage. Nous pensons que tous les acteurs du territoire, entreprises, collectivités et associations devraient contribuer à ces contacts et à cet accompagnement. Recruter un Monsieur ou une Madame Mobilité sur la CA3B ne serait pas une solution suffisante. Nous proposons que la CA3B orchestre et coordonne ces engagements multiples.

La carotte et le bâton ne sont pas à négliger si l'on doit obtenir un changement rapide de comportement. De ce point de vue, nous proposons d'accélérer le développement du stationnement incitatif, tel qu'il existe déjà à Bourg sous forme de bonnes places de stationnement gratuites réservées aux covoitureurs (carotte) et ostensiblement retirées aux conducteurs en solo (bâton).

Puisque toutes nos vies sont organisées en fonction de la voiture, changer de mode de mobilité revient un peu à changer de mode de vie. Par exemple, il peut être nécessaire de programmer son trajet à l'avance, de s'habiller en fonction de la météo, d'enchaîner plusieurs modes de transports ou de rencontrer chaque jour de nouvelles têtes. Chaque fois que l'on s'essaie à une nouvelle formule de mobilité, on s'habitue à quelques-uns de ces petits changements et, à la longue, les effets se renforcent mutuellement. Par exemple, plusieurs expériences de covoiturage instantané ont abouti à une augmentation de la fréquentation des transports publics. Dans cette perspective, nous proposons que la CA3B renforce la **coordination des acteurs de la mobilité**.

³ L'audition de Cassandra Joly du Parc Industriel de la Plaine de l'Ain indique que les transformations nécessaires doivent être animées dans la durée, au risque de régression rapide.

Plusieurs actions urgentes et concrètes

Les propositions qui suivent sont faites en fonction de l'importance de leur impact à court terme sur les émissions de CO2. Elles sont adressées à l'exécutif de la CA3B en raison de sa compétence dans l'organisation de la mobilité mais elles relèvent toutes, à un degré variable, d'une responsabilité partagée entre de nombreux acteurs du territoire : employeurs, organisations des salariés, communes, associations et opérateurs de transport. Il faut garder à l'esprit que leur impact se renforcera mutuellement. Enfin, ces actions à très court terme devront bien évidemment être coordonnées avec l'ensemble des actions prévues par ailleurs dans le domaine de la mobilité, notamment dans cadre du Schéma de mobilité de la Communauté d'agglomération.

Actions en direction des entreprises

Proposition 2 – Accompagner le covoiturage et le télétravail en entreprise

Rencontrer en tête à tête une dizaine d'employeurs, leur présenter une liste d'actions concrètes en faveur du covoiturage domicile-travail et du télétravail, leur montrer les succès obtenus dans d'autres territoires et les amener à s'engager (ou à augmenter leur engagement), notamment en organisant un accompagnement des changements de mobilité au sein de leur personnel. Faire la même démarche auprès des comités d'entreprise devenus Comités Sociaux Economiques.

Proposition 3 – Organiser une émulation entre les entreprises

Organiser une rencontre annuelle inter-entreprises sur la mobilité et l'urgence climatique avec des témoignages d'entreprises locales et extérieures ayant conduit des actions concrètes avec succès.

Actions en direction des communes

Proposition 4 – Villages-pilotes en matière de mobilité

Proposer à une dizaine de communes de la périphérie de devenir villages-pilotes en matière de mobilité, les aider à mettre en place un accompagnement à la pratique du vélo et à l'usage des transports publics, les encourager à programmer des aménagements adaptés aux mobilités alternatives à la voiture en solo.

Proposition 5 – Stationnement incitatif

Renforcer les actions déjà conduites en centre-ville en matière de stationnement incitatif et leur donner une grande visibilité.

Action en direction de tous les acteurs

Rappel de la Proposition 1 – partager et vérifier les informations (enquête)

Proposition 6 – Territoires d'expérimentation

Choisir deux territoires d'expérimentation et y tester des solutions innovantes.

Qui devrait faire quoi ?

Les propositions faites dans ce document n'impliquent pas de dépenses importantes mais elles requièrent du temps de travail. Or les ressources humaines de la CA3B sont notoirement contraintes.

Il conviendrait donc de s'appuyer sur des ressources multiples : opérateurs de transport, contrats de prestations, partenariats avec des acteurs du territoire tels que les chambres consulaires et les associations, mobilisation d'entreprises et de villages pilotes.

Pour obtenir des résultats rapidement, il faudrait cependant que la CA3B joue activement son rôle de chef d'orchestre.