



DOSSIER DE PRESSE

MOBILITE DURABLE : LES SOLUTIONS POUR DEMAIN

— Septembre 2011



SOMMAIRE

De nouveaux horizons pour une mobilité durable

- Les mutations en cours pour une mobilité verte et flexible
- L'ADEME, un rôle central pour opérer le changement

Des solutions variées pour se déplacer intelligemment

- Maîtriser la demande de déplacements
- Privilégier l'utilisation de modes de transport efficaces énergétiquement
 - o Les modes actifs : marche et vélo
 - o Les transports publics urbains
 - o Les Plans de Déplacements Entreprises
 - o Les nouveaux services à la mobilité : autopartage, transport à la demande, co-voiturage
- Améliorer l'efficacité énergétique des différents modes de transport
 - o Les actions d'exploitation
 - o L'amélioration des technologies et la diversification énergétique
 - o Les mesures incitatives ou réglementaires favorisant les véhicules propres

Annexes

L'ADEME EN BREF

L'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME) est un établissement public sous la tutelle conjointe du ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer et du ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche. Elle 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. www.ademe.fr.

DE NOUVEAUX HORIZONS POUR UNE MOBILITE DURABLE

A l'heure où le changement climatique, l'épuisement des ressources fossiles et la crise économique imposent la recherche d'un nouveau modèle de développement, l'évolution de la mobilité (forte dépendance à l'automobile, accroissement des trafics de marchandises) confirme d'autant plus la nécessité de concevoir de nouveaux schémas d'organisation du transport, fondés sur des modes de production ou de consommation sobres en énergies et limitant les émissions de gaz à effet de serre. En effet, les progrès techniques, conjugués à une réglementation de plus en plus restrictive, ont permis de rendre les véhicules moins consommateurs et moins polluants, mais la responsabilité du secteur en matière de dégradation de l'environnement n'en reste pas moins importante. Quelles que soient les perspectives en matière technologique, il est donc aussi nécessaire d'agir sur les trafics urbains et interurbains, de voyageurs et de marchandises, pour réguler leur croissance.

Les mutations en cours pour une mobilité verte et flexible

La suprématie de l'automobile en tant que mode de transport individuel prouve aujourd'hui ses limites. Augmentation du prix du carburant, du trafic automobile et des encombrements, développement de zones à faibles émissions (ZFE) incluant des taxes spécifiques... Dans un contexte où le principe pollueur/payeur est aujourd'hui plus fort, l'usage de l'automobile doit être repensé. De nouveaux besoins spécifiques requièrent **l'émergence d'une mobilité durable, verte et flexible**.

Des mutations sont en cours. L'automobile pourrait prendre des formes multiples, devenant plus un service de mobilité qu'un objet et s'insérant dans une offre multimodale. L'engouement pour le vélo en libre service, associé à des widgets à haute valeur ajoutée comme le widget Vélib' (<http://www.parisavelo.net/widget.php>), le développement de solutions d'autopartage, le covoiturage dynamique ou l'autostop sécurisé sont autant de briques unitaires qui permettront, à terme, de franchir le pas vers le service. La palette de solutions doit être élargie en y associant bien sûr les technologies de l'information et la robotique.

L'ADEME : un rôle central pour opérer le changement

Opérateur du Grenelle de l'Environnement, l'ADEME a un rôle pivot pour accompagner les changements dans le domaine de la mobilité des biens et des marchandises. Comprendre, mobiliser les acteurs et diffuser des outils et des méthodologies : l'ADEME dispose d'un dispositif tripartite pour accompagner le changement des comportements.

Pour comprendre le système complexe de la mobilité, l'ADEME examine les facteurs influençant l'évolution de l'offre et de la demande, les principaux volets à maîtriser (volumes, distances, efficacité), les leviers d'action et outils à notre disposition ou encore, les différents acteurs concernés.

L'ADEME approfondit ses connaissances sur chacun des leviers d'actions possibles :

- **la recherche et développement**, notamment au travers du programme national de recherche et d'innovation dans les transports terrestres (**PREDIT**), du suivi des recherches financées par l'ANR et instruites par l'ADEME ; de la mise en œuvre des fonds démonstrateurs ou « Investissements d'avenir » ;
- **le programme de caractérisations**, axe central de l'action de l'ADEME, a pour objectif d'évaluer une solution technique ou organisationnelle afin de fournir aux utilisateurs et décideurs des informations fiables sur sa pertinence écologique et sa viabilité. L'ADEME a ainsi réalisé des tests sur le filtre à particules lancé par PSA et conseille régulièrement les collectivités sur les différentes filières de motorisation des bus. Elle réalise par ailleurs régulièrement des évaluations sur les différents dispositifs organisationnels comme le covoiturage, l'autopartage ou les nouveaux services de mobilité, ou encore les espace logistiques urbains pour la livraison des marchandises, permettant de mesurer la pertinence de ces opérations ;
- **le système d'observation**, via notamment la mise à jour régulière des bases de données de l'ADEME.

Une volonté de créer un réseau d'acteurs

Des expérimentations à taille réelle de systèmes de mobilité innovants sont conduites sur le territoire, de nombreux acteurs (institutionnels, industriels, citoyens) s'impliquent sur le thème de la mobilité durable, jusqu'à lancer pour certains des appels à candidature pour des projets de mobilité innovant. L'ADEME, en tant qu'acteur indépendant, cherche à fédérer tous ces acteurs, recenser et évaluer les expérimentations et contribuer à leur reproductibilité.

Cette mise en réseau a deux objectifs :

- le déploiement en région des démarches d'engagement volontaire des transporteurs routiers de marchandises et de voyageurs,
- les démarches de management de la mobilité (PDE, PDES, conseils en mobilité).

Pour sensibiliser les différents acteurs à la nécessité d'avoir une approche globale de l'écomobilité, l'ADEME développe aussi un grand nombre d'indicateurs sur l'efficacité énergétique et environnementale, ainsi que des outils et des méthodes d'évaluation énergétique et environnementale, notamment au travers de l'Observatoire Energie Environnement des Transports.

L'ADEME déploie également des activités de veille et de prospective. Il s'agit de proposer différents scénarios contrastés d'évolution de la mobilité permettant d'atteindre les objectifs du Grenelle en terme de réduction des émissions de CO2 (20%) et le facteur 4. Il s'agit également d'identifier toutes les solutions innovantes ou en gestation permettant le développement de services de mobilité durable. A cette fin, l'ADEME a créé sur Internet un dispositif d'échanges collaboratifs spécialisé sur les transports et la mobilité. L'objectif est d'y favoriser les échanges d'idées et de travaux pour construire, ensemble, les mobilités de demain.

DES SOLUTIONS VARIEES POUR SE DEPLACER INTELLIGEMENT

Que ce soit en privilégiant l'utilisation de modes de transports dont l'efficacité énergétique est la plus élevée, en maîtrisant la demande de déplacement pour réduire les besoins de mobilité ou encore, en améliorant l'efficacité énergétique des modes de transport utilisés (par le progrès technologique sur les véhicules notamment), le champ des possibles est ouvert pour imaginer des solutions permettant de se déplacer moins ou de se déplacer intelligemment et d'asseoir les fondations d'un nouveau modèle de mobilité durable.

Maîtriser la demande de déplacement

La maîtrise de la demande de déplacement (besoin en mobilité) visant à réduire les volumes de trafic, notamment en ville, est le premier volet sur lequel il faut agir. Au niveau individuel, on note par exemple le recours croissant au commerce en ligne et au regroupement des livraisons pour les marchandises en villes, ou le développement du télétravail. A un niveau plus global, il s'agit de promouvoir une meilleure utilisation de l'espace urbain, privilégiant la proximité et une meilleure coordination entre urbanisme et offre de transports collectifs. La recherche d'une mixité fonctionnelle, visant à réduire les déplacements, à favoriser la « ville des courtes distances », dense, mixte, économe en espaces et en énergie est au cœur de la problématique.

Privilégier l'utilisation de modes de transport efficaces énergétiquement

Les modes actifs : marche et vélo

A pied ou à vélo, **la seule énergie consommée c'est la vôtre !** Pas un gramme de carburant dépensé et zéro polluant émis.

Les atouts

Gain de temps ou bénéfique santé : le recours au vélo présente **des atouts pratiques**. Jusqu'à 5 km, le vélo est plus rapide que la voiture. Un cycliste roule en moyenne à 15 km/h en ville, contre 14 km/h pour une voiture. Un déplacement sur deux faisant moins de 3 km, c'est un mode de transport à privilégier !

En Europe, le déplacement moyen à vélo correspond à l'activité physique quotidienne recommandée (6 km à vélo correspondent à une heure de marche). Contrairement aux idées reçues, l'exposition à la pollution est deux à trois fois plus faible qu'en voiture (5,9 mg/m³ d'exposition au monoxyde de carbone à vélo contre 14,1 en voiture).

Les actions

Pour encourager ce mode de transport, **collectivités et entreprises se mobilisent**.

- Selon le GART (Groupement des Autorités Responsables des Transports), le nombre des services publics de location de vélos (type vélib') explose et devrait encore doubler d'ici 2010.
- Avec l'aide de l'ADEME, de nombreuses collectivités locales ont mis en place des opérations exemplaires telles que des vélostations, des flottes de vélos de services, des vélocampus, ou encore des vélobus (accompagnement des enfants à l'école en vélo). Par exemple, une vélostation est un service de promotion et d'accompagnement de la pratique du vélo. Elle peut offrir trois services complémentaires : la location longue durée qui fidélise l'utilisateur et génère par conséquent un très fort impact environnemental ; le gardiennage de vélos (principalement en gare) qui permet notamment un report modal¹ de la voiture vers le train+vélo sur les trajets longues distances ; un service de location courte durée concernant surtout les trajets utilitaires (mais qui draine aussi une forte clientèle de loisir).
- Dans la communauté urbaine de Lyon où ce type de dispositif (vélo'v) a été mis en place pour la 1^{ère} fois en 2006, les 4 000 vélos mis à disposition servent en moyenne entre 5 et 8 fois par jour et permettent d'assurer 1/3 des déplacements effectués dans la ville. Si la mobilité vélo a été multipliée par 3 en 10 ans sur l'agglomération, le vélo'v explique à lui seul la moitié de la progression de l'usage du vélo par les Lyonnais.
- Depuis 2009, les employeurs prennent en charge la moitié des abonnements souscrits par leurs salariés se rendant sur leur lieu de travail grâce à ce type de services.

¹ Le report modal désigne le fait de changer d'un mode de transport pour un autre.

En outre, **la rue s'aménage** pour rendre la circulation à vélo plus facile, mais aussi plus sûre.

- Le décret du 30 juillet 2008, publié au Journal officiel du 1^{er} août, prévoit notamment l'aménagement de double sens cyclables dans les voies à sens unique des zones 30, mesure obligatoires à partir de juillet 2010 pour les zones 30 déjà existantes.
- Ce « code de la rue » intègre à présent deux nouvelles mesures en faveur des piétons et cyclistes : le respect du plus faible par le plus fort (le camion adapte sa vitesse à l'approche d'une voiture, la voiture à celle d'un vélo et le vélo à celle d'un piéton), et la création de zones de rencontre, destinés à favoriser la convivialité de certains lieux où le piéton est prioritaire.

Le vélo en libre service : deux expérimentations réussies

Vélos de service destinés aux agents de la Ville de Grenoble

La ville dispose d'un réseau de pistes cyclables de plus de 260 kilomètres. Elle a par ailleurs créé une vélostation appelée VéloParc, reprise en 2004 par la Communauté d'agglomération sous le nom de " MétroVélo ". En parallèle à ces différentes actions, la ville de Grenoble a mis en place une politique interne visant à promouvoir l'image de marque du vélo. C'est un pari gagné : 339 vélos utilisés par les 3 400 agents, une économie financière de 100 000 € par an pour la ville en budget de fonctionnement du parc de voitures de service, 186 000 km par an parcourus à vélo, 48 tonnes de CO₂ évitées par an.

Vélostation à Chambéry

Chambéry dispose d'un service de promotion et d'accompagnement de la pratique du vélo qui inclut : la mise à disposition des usagers d'une consigne de 40 bicyclettes, 60 vélos de ville pour les locations de courte durée et 150 vélos étudiants pour les locations de longue durée. Le local est situé sur le parvis de la gare SNCF. Les heures de pointes se situent à 90 % entre 6h30 et 8h30 et 17h et 19h.

Un vif succès : 105 000 déplacements par an, un transfert important, de kilomètres parcourus, de la voiture vers des modes plus écologiques (grâce au gardiennage), un impact environnemental est très positif : près de 64 tonnes de CO₂ économisées chaque année.

Les transports publics urbains

Les modes de transport collectifs routiers sont deux à trois fois plus efficaces que les transports individuels, et les modes ferrés deux à sept fois plus performants.

Les atouts

En bref, utiliser les transports en commun, c'est :

- polluer moins et lutter contre le changement climatique : les transports en commun émettent près de 3 fois moins de polluants et de gaz à effet de serre que les voitures. Les transports en commun en ville sont responsables de 4% des émissions de CO₂ alors qu'ils effectuent 10% des déplacements ;
- faire des économies : un abonnement annuel coûte plus de 20 fois moins cher que d'utiliser une voiture ;
- éviter le stress de la conduite en ville.

Les actions

Les réseaux de transport public s'efforcent de mettre en place des services de meilleure qualité (plus fréquents, plus réguliers), avec des informations sur le temps d'attente. Des services de transport à la demande sont également mis en place (voir ci-après) et les transports collectifs en site propre (TCSP) se développent. Dans le cadre du Grenelle de l'Environnement, l'Etat prévoit la multiplication par cinq du kilométrage de réseau de TCSP (objectif de 1 800 km). Il s'est engagé à mobiliser 2,5 milliards d'euros d'ici 2020 (810 millions d'euros ont déjà été engagés pour financer 52 projets).

Les Plans de Déplacement Entreprises (PDE et assimilés)

Les plans de déplacement entreprises (PDE) et assimilés (établissements scolaires, administrations, PDE de zone, etc.) sont des **démarches qui visent à aborder de manière globale et intégrée la problématique de tous les déplacements liés à une entreprise**, en prenant un ensemble de mesures concrètes pour rationaliser les déplacements quotidiens des usagers du site d'emploi ou d'activités et développer des modes de déplacement plus respectueux de l'environnement.

Qui est concerné ?

- Le PDE s'intéresse aux déplacements des salariés et des autres usagers du site (clients visiteurs, livreurs, stagiaires).
- Les plans de déplacement peuvent également être engagés au niveau des établissements scolaires (Plans de Déplacements Établissement Scolaire).

Et pour quelles mesures ?

- Promotion du vélo,
- Amélioration de l'accès des bâtiments par les piétons,
- Encouragement à l'utilisation des transports publics,
- Aménagement des horaires de travail (répartition des heures d'arrivée et de départ des salariés en fonction de leurs souhaits et des besoins de l'entreprise),
- Accompagnement et l'encouragement à habiter à proximité du lieu de travail ou sur le réseau de transport en commun,
- Garantie du retour à domicile pour les circonstances exceptionnelles pour les «alternatifs»,
- Mise en place d'un service d'autopartage,
- Incitation au covoiturage, etc.

Dans les entreprises

Une évaluation réalisée en 2009 a permis de recenser **1 170 démarches PDE en France** (environ 1 million de salariés). Si les démarches sont essentiellement urbaines, des expériences en milieu périurbain et rural sont en train d'émerger. Les démarches sont plus pérennes et proviennent de plus en plus d'entreprises privées. Les PDE encouragent très fortement le report modal. En moyenne, la mise en place de PDE en entreprise permet à 7 à 8% des salariés de changer leur façon de se déplacer, en renonçant à la voiture. L'économie de CO₂ est ainsi de l'ordre de 100 à 150 kg par salarié et par an.

En France, le gisement est estimé à 9 500 PDE qui pourraient être développés sur les 5 prochaines années. Les cibles prioritaires pour la mise en place d'un Plan de déplacement : les grosses entreprises et les PME, les zones d'activités, les administrations comprises dans un Périmètre de Transports Urbains (PTU) et les établissements périurbains hors PTU.

L'ADEME travaille à la définition de cahiers des charges et de guides spécifiques à la réalisation de plans de déplacement par catégorie d'entreprises. A signaler, la parution récente du guide réalisé conjointement avec OREE sur les plans de déplacements interentreprises.

Les Plans de Déplacement : deux exemples d'expérimentations réussies

Le PDIE Savoie Technolac

Le PDIE présente l'originalité de lier une démarche en direction des entreprises et en direction des étudiants. Le site est engagé dans le projet Grand Lac, programme d'aménagement concerté de l'espace du lac du Bourget. Il accueille l'Institut National de l'Energie Solaire. Plusieurs actions ont été mises en œuvre :

- amélioration de la desserte bus, tarification incitative, abonnement combiné deux réseaux ;
- mise en place d'un site de covoiturage et animation sur la thématique ;
- création de points stop et kit stop (plaquette plastifiée de direction et autocollant) pour la pratique du stop amélioré ;
- service d'autopartage
- promotion du vélo à Assistance Electrique
- amélioration des liaisons cyclables et piétonnes
- amélioration du temps de midi (réaménagement de l'espace restauration, création d'une salle de repos, etc.
- aide à l'achat de vélos à assistance électrique.

L'expérience est particulièrement intéressante avec :

- de nombreuses thématiques originales : autopartage, stop amélioré, aide à l'achat de VAE, opérations importantes sur l'amélioration du temps de midi ;
- un travail d'animation très important de la part de l'animatrice PDIE ;
- une amélioration très significative de l'offre de mobilité avec de nombreuses actions mais dans un contexte de grande facilité de déplacement en voiture (stationnement, voiries d'accès, absence d'encombrements).

Le PDIE du Parc Industriel de la Plaine de l'Ain

La démarché a été lancée en 2008. Elle concerne 35 entreprises et 4 900 salariés. Le PDIE a été lancé au moment où les prix du pétrole étaient au plus haut et où l'activité importante des entreprises du site générerait de forts besoins de personnel complémentaire en intérim ou CDD. Des difficultés de recrutement apparaissaient compte tenu de l'absence de transports en commun et des coûts élevés de déplacement (distance moyenne domicile-travail particulièrement élevée). La baisse d'activité a diminué les tensions sur le recrutement et rendu moins indispensable la création de lignes de transport. Le lancement du site Internet a eu en revanche un impact beaucoup plus important que prévu.

Les principales actions sont :

- lancement d'une plateforme de covoiturage et animation intensive auprès des salariés ;
- mise en place de services de transports en commun vers les principaux pôles de résidence ;
- mise en place d'une navette express sur autoroute depuis Lyon ;
- mise à disposition de véhicules de services ou badges autoroutiers pour les salariés covoiturant à 3 ou 4 personnes ;
- réalisation des aménagements modes doux sur le site et vers les communes proches ;
- mise en œuvre d'un parc de vélos en libre service ou location pour optimiser la desserte des transports en commun ;
- campagnes de promotion du vélo à assistance électrique ;
- services en faveur du vélo : douches, animations, kit sécurité ;
- limitation des déplacements : développement de la visio et télé-conférence ;
- assouplissement des temps de travail pour permettre de caler les entrées/sorties avec les horaires de bus ;
- mesures pour favoriser le logement des salariés en proximité.

L'objectif de réduction de 16% des parts modales de la voiture a été atteint en 6 mois avec la seule action de covoiturage, qui a largement dépassé les objectifs initialement prévus et a permis de réduire annuellement l'autosolisme de 9 millions de Km. Ce chiffre très important s'explique par les distances de déplacement élevées (27 km en moyenne sur le covoiturage) et la variation très importante de part modale. L'économie de CO2 est de l'ordre de 1 123 tonnes par an. La réduction moyenne est de 224 kg/an.

Dans les établissements scolaires

L'évaluation faite par l'ADEME en 2008-2009 a recensé **1 470 démarches**, avec dans 61% des cas la mise en place de bus pédestres et dans 16% des cas le choix d'une démarche plus globale incluant plusieurs mesures. Près de 90% des démarches concernent des écoles maternelles et primaires. Dans près de la moitié des cas (48%), ce sont les mairies qui sont initiatrices des démarches, contre 21% pour les parents d'élèves, 11% pour les associations de parents d'élèves et 6% pour l'établissement scolaire.

Les **bus pédestres** sont constitués d'un groupe d'élèves encadré par des adultes, qui effectue à pied le trajet entre les habitations et l'établissement scolaire. Le parcours est prédéfini et matérialisé par des arrêts avec des horaires fixes. Ils s'adressent en priorité aux élèves des écoles maternelles et élémentaires, situées majoritairement à moins de 1 km du domicile. Le bus pédestre implique une **pédagogie de la rue**. Aller à l'école à pied permet à l'enfant de mieux percevoir les dangers de la circulation, d'être plus autonome dans ses déplacements et de mieux appréhender la ville, tout en intégrant naturellement un mode de transport plus respectueux de l'environnement. **Pour cent élèves écomobiles, la part modale de la voiture particulière diminue de 29%. Les émissions de CO₂ diminuent de 2,6 tonnes.**

Le gisement de l'écomobilité scolaire est énorme et encore largement inexploité. 1 470 démarches ont été recensées en France, ce qui correspond à seulement 0,1% du total des élèves (12 391 élèves concernés sur 12 062 200 au total) et 2% du total des établissements (1470 établissements sur 67 077 au total).

L'ADEME a élaboré une méthodologie et une expertise propres, qu'elle délivre à tous les porteurs de projets (associations, établissements scolaires, villes ...), via ses directions régionales (guides, brochures, fiches " exemples à suivre ", etc.).

Elle a déposé les termes de **carapatte** et **caracycle** (cars à pattes ; cars à cycles) et les tient à disposition de tous ceux qui souhaitent les utiliser (sachant toutefois que la création d'un nom propre à la démarche fait partie du processus pédagogique de réflexion (création avec les élèves, qui réfléchissent à leurs propres noms et dessinent des logos : mille-pattes, écobus, etc.).

Ecomobilité scolaire : exemple d'expérimentation réussie

Ecomobilité scolaire à Quint-Fonsegrives

Une « **enquête mobilité** » a été effectuée auprès des enfants et parents du groupe scolaire sur leurs habitudes de déplacements. Les résultats et le projet de lancement d'un autobus pédestre ont ensuite été présentés successivement à l'une des associations de parents d'élèves, aux premiers conseils d'écoles élémentaire et maternelle puis à la municipalité. A l'écoute des parents d'élèves, **la Commune de Quint-Fonsegrives a soutenu le projet** de ramassage scolaire à pied des enfants du Groupe Scolaire. **7 parents d'élèves** impliqués et sensibles aux problèmes de circulation et de parking autour de l'école **ont créé l'association «La Balade des Cartables»** avec l'aide de l'Agence Régionale Pour l'Environnement (ARPE) et de l'ADEME. L'objet de cette association est « l'organisation d'un autobus pédestre c'est à dire l'accompagnement à pied de petits groupes d'enfants sur des trajets définis menant aux écoles maternelle et élémentaire de Quint-Fonsegrives. ». **La Mairie a apporté son aide à l'association** en prêtant des salles ou des terrains pour les réunions publiques et les goûters festifs, en sécurisant les trajets (passages piétons, création d'un cheminement piétonnier entre les écoles maternelle et élémentaire), en mettant en place des panneaux de départ et d'arrivée, en marquant au sol les arrêts par des petits pas thermocollés et en permettant à « La Balade des Cartables » de publier chaque mois un article sur l'autobus pédestre dans le magazine municipal (distribué gratuitement aux habitants de la Commune). En outre, elle participe financièrement au fonctionnement de l'association : subvention annuelle (environ 200€) et contribution pour l'achat de ponchos de pluie pour les enfants. **L'ARPE et l'ADEME** ont accompagné l'organisation des réunions regroupant les responsables de la démarche d'écomobilité scolaire. Pour aider les porteurs de projet, elles mettent à disposition des documents réalisés et édités depuis 2005 en partenariat avec la Région Midi-Pyrénées (plaquette, affiche, kit d'accompagnement), ainsi que des chasubles réfléchissantes destinées aux accompagnateurs. **La Prévention routière** a fourni des brochures de sensibilisation aux dangers de la rue à l'ensemble des enfants scolarisés. Cette opération a été complétée d'une action d'éducation à l'environnement portant sur la mobilité durable menée en partenariat avec **l'association « Bleue Comme une Orange »**.

Sur un total de 445 élèves, environ 60 à 70 participent à l'autobus pédestre.

Les nouveaux services à la mobilité : autopartage, transport à la demande et co-voiturage

L'autopartage est un service de mise à disposition de voitures pour une courte durée (1 heure ou plus, 24 heures sur 24). Il répond à un vrai besoin : **70 % des trajets effectués par ce moyen ne pourraient pas être faits autrement qu'en voiture (desserte en transports publics incomplète par exemple)**. La cible est principalement urbaine : nécessité de se déplacer en transports publics ou par des modes doux (marche, vélo) pour accéder facilement aux véhicules.

Les atouts

Les avantages de l'autopartage sont nombreux :

- diminution du coût associé à la possession et à l'utilisation d'un véhicule,
- réduction de nombre de véhicules en circulation et en stationnement,
- réduction des consommations de carburants et des émissions de polluants.

Les utilisateurs diminuent progressivement le nombre de kilomètres parcourus en voiture. Bien que plusieurs conducteurs se partagent un même véhicule (une voiture partagée remplace entre quatre et huit voitures privées), le kilométrage moyen d'un véhicule partagé reste comparable à la moyenne nationale (12 500 km/an, contre 13 000 km/an pour un véhicule possédé par une seule personne). Une étude OSEO/ANVAR estime le gain annuel à 1,2 tonne de CO2 par usager, soit à peu près 60% de ce que l'on rejette par an en se déplaçant.

Les actions

Promouvant le développement de l'autopartage en France, l'article 54 de la loi Grenelle 2 prévoit la création par décret d'un label « autopartage ». Les communes auront la possibilité d'affecter des places de stationnement aux véhicules bénéficiant du label et l'activité d'autopartage sera prise en compte dans les plans de déplacements urbains.

En 2008, on comptait 9 400 abonnés, contre 6 000 en 2006, soit une augmentation de 57% en deux ans. A cela s'ajoutent entre 35 000 et 70 000 personnes pratiquant l'autopartage dans la sphère privée (amis, voisins, collègues), sans aucune structure juridique spécifique.

En 2009, 24 villes françaises disposaient d'un ou plusieurs services d'autopartage. Principalement installés dans des villes de plus de 100 000 habitants (Paris compte 88 stations), ces services se développent également dans des villes de taille inférieure (La Rochelle ou Antibes par exemple).

L'autopartage : deux exemples d'expérimentations réussies

L'exemple de Strasbourg : Auto'trement

Première initiative en province, à l'origine de la création du réseau France Autopartage, ce service compte 575 abonnés pour 40 véhicules répartis dans 14 parkings (41% des abonnés auraient une voiture s'ils n'adhéraient pas à l'autopartage). Le gain est de 519 tonnes de CO2 évitées par an (180 tep économisée). La mise en place du service relève d'une démarche partenariale : convention avec la Communauté Urbaine de Strasbourg (développement d'un réseau de parkings et de véhicules accessibles), accord avec l'opérateur de transport en commun (abonnement combiné, support publicitaire), création du réseau France Autopartage (mutualisation des coûts et élargissement de l'offre). Le fonctionnement est simple et rapide : réservation par téléphone ou Internet, système Key Manager ou Stand Alone.

L'exemple de Paris : Caisse Commune

Ce service a été mis en place en janvier 1999. C'est la première expérience française ayant réussi à s'implanter durablement. On dénombre 1 500 abonnés pour 50 véhicules répartis dans 8 parkings (30% des abonnés auraient une voiture s'il n'adhéraient pas à l'autopartage). Le gain est de 1 200 tonnes de CO2 évitées par an (451 tep économisées). Il s'agissait également d'une démarche partenariale : partenariat avec Renault ; soutien de l'ADEME dans le cadre du PREDIT ; Ville de Paris (parkings à tarif préférentiel). Le fonctionnement est disponible pour les particuliers et les entreprises : réservation par téléphone ou Internet, boîtier pour récupérer les clés.

Le transport à la demande est une offre de transport collectif, diversifiée selon les besoins du territoire et la clientèle visée. Il vise à satisfaire les besoins de déplacement dans des zones où la demande de transports en commun est généralement faible (zones peu ou pas desservies par les transports en commun et/ou offre de service pendant les heures creuses ou en soirée). Elle complète l'offre de transports en commun classique, par un service fonctionnant sur demande. Le ramassage est effectué grâce à des autocars classiques, des taxis ou des véhicules de 5 à 9 places de type minibus.

Les atouts

L'intérêt du transport à la demande est double :

- pour la collectivité : réduction des coûts et amélioration de l'offre de transport ; développement local (accès aux commerces ou aux zones d'emploi)
- pour l'environnement : des émissions de gaz à effet de serre et de polluants inférieures à celles générées par un transport collectif classique ; une réduction du nombre de véhicules à acheter.

Le transport à la demande : deux exemples d'expérimentations réussies

Le service icià d'envibus

La communauté d'agglomération de Sophia-Antipolis a mis en place ce service de transports collectifs à la demande. Il permet de disposer d'un service de transport souple et pratique, sur une zone définie, que l'on peut utiliser en complément des lignes existantes sur la même zone de desserte. L'originalité du service est que les bus n'empruntent pas d'itinéraires fixes et ne respectent pas d'horaires précis. Un(e) opérateur(rice) se charge de l'adhésion et de la réservation, de la planification des trajets afin d'offrir une solution de transport à chaque voyageur. La gamme tarifaire est la même que celle appliquée sur le réseau Envibus. Les prix et les conditions d'utilisation des titres de transport sont également identiques.

L'exemple de Saint-Brieux : taxitub

La Communauté d'agglomération de Saint-Brieuc (CABRI) compte 112 000 habitants et 14 communes. Le territoire est très étendu, ce qui ne permet pas à la vingtaine de lignes de bus de desservir l'ensemble du territoire. Le service taxitub rencontre un véritable succès : prix de l'innovation du PREDIT en 1991, plus de 25 000 personnes ont eu accès en 2004 à un transport collectif grâce à ce dispositif. Le gain est estimé 18 tep évitées par an par rapport à un service similaire de lignes régulières. Parti de 16 lignes lors de sa création, le système offre aujourd'hui une multitude de déplacements possibles. L'outil OPTITOD développé par Taxitub et cofinancé par l'ADEME permet de construire des itinéraires en fonction de la demande et de regrouper les personnes (optimisation des coûts, meilleure gestion du service)

Le covoiturage est l'utilisation commune d'un véhicule par un conducteur non professionnel et un ou plusieurs passagers dans le but d'effectuer tout ou une partie d'un trajet commun. Le covoiturage dynamique - qui utilise les technologies de l'Internet mobile et du GPS - est à l'étude en France et n'existe pas encore dans sa version complète.

Les atouts

Une évaluation faite en 2010 par ATEMA Conseil pour le compte de l'ADEME montre que les trois quarts des usages correspondent à un report modal de la voiture individuelle. L'autre quart correspond à un report depuis les transports. En termes d'impact on estime à 1 à 1,2 tonne de CO2 évitée par covoitureur en moyenne par an.

Une enquête de la MAIF réalisée en décembre 2009, montre que 94 % des personnes pratiquant le covoiturage le font pour des raisons financières (une voiture coûte en moyenne 6000 euros par an (60 fois plus que le vélo et 20 fois plus qu'un abonnement en transport en commun). Sur un trajet de 30 km effectué chaque jour, le covoiturage permet d'économiser 1 760 euros par an et par personne.

Les actions

On estime que 3 millions de personnes pratiqueraient le covoiturage en France. Il existe plus de 200 services de

covoiturage organisé. Parmi les principaux, on distingue schématiquement : les services nationaux grand public, qui drainent plus spécifiquement les trajets occasionnels ; les services spécialisés dans le domicile-travail (entreprises, zone d'activité, administrations, inter-entreprises...); les services locaux tout public et généralistes.

Le premier organisateur du covoiturage est l'entreprise (43 %, généralement dans le cadre de Plan de Déplacements Entreprise, suivi des collectivités (22 %), des établissements de santé (10 %), des zones d'activités (9 %). On observe entre 50 et 600 inscrits selon les entreprises, soit entre 0,3 et 13 % des effectifs. Tous les types de trajets sont concernés : domicile-travail (distance moyenne de 40 km), longue distance (distance moyenne de 330 km), ou trajet occasionnel. Dans 54% des cas, le covoiturage se pratique à deux.

Le covoiturage : deux exemples d'expérimentations réussies

Illicovoiturage de Nantes

Ce service s'adresse prioritairement aux étudiants de l'université de Nantes en proposant à la fois du covoiturage de proximité (déplacements domicile-université) et du covoiturage de week-end. Le service est totalement gratuit pour les étudiants qui s'arrangent entre eux pour le partage des frais de déplacement (le site offre la possibilité d'évaluer le coût d'un trajet). Ces actions sont financées par des subventions publiques (Université, Communauté urbaine de Nantes et ADEME) et des partenaires privés qui sponsorisent la démarche. Avec près de 100 covoitureurs réguliers, la démarche rencontre un succès certain et permet d'éviter chaque année l'émission de 2,8 tonnes de CO₂.

L'agglomération de Chambéry

Le service de covoiturage s'insère dans une démarche plus globale : le Plan de déplacement Inter Entreprise (PDIE) qui a été lancé sur 5 établissements majoritairement en centre-ville (Ville de Chambéry, centre hospitalier, Conseil général, Préfecture et services de l'ETAT, EDF-GDF). Les actions mises en place sont nombreuses : gratuité de l'abonnement TC, mise en place d'un parc de vélo, lancement d'un site de covoiturage, aménagement de stationnements sécurisés pour les cyclistes, implantation de véhicules d'autopartage, etc. Les résultats sont spectaculaires. Pour l'agglomération chambérienne par exemple, les PDE permettent de réduire l'autosolisme de plus de 2 millions de km. L'économie de CO₂ correspondante est de l'ordre de 282 tonnes par an. 80% de la réduction d'émissions sont imputables aux 3,8% de covoiturage qui touchent des salariés parcourant des distances élevées (23 km en moyenne).

Améliorer l'efficacité énergétique des différents modes de transport

Les actions d'exploitation

Plusieurs actions touchant à l'exploitation des véhicules permettent d'améliorer leur efficacité énergétique : augmentation des taux de remplissage et de la qualité de l'entretien des véhicules, éco-conduite, etc.

Exemple de l'éco-conduite

L'éco-conduite est une démarche individuelle dont la finalité est d'amener ses pratiquants à **rouler mieux** (et non pas forcément à rouler « moins vite »). L'éco-conduite ne remet en effet pas en cause les temps de trajet, les vitesses moyennes relevées étant au moins maintenues (on ne perd pas de temps, on l'utilise mieux). Ceci a été démontré sur les services soumis à des horaires (autocars, bus, trains) qui ont obtenus des gains de consommation énergétique tout en maintenant la ponctualité de leurs services.

Un conducteur de véhicule particulier a **un potentiel de réduction de sa consommation de l'ordre de 7 à 10% en usage moyen**. Certains usages plus spécifiques ou plus contraints bénéficient également de l'éco-conduite (par exemple, 5% sur la consommation des facteurs de La Poste en distribution de courrier, ou 9% pour les conducteurs de trains ICE de la Deutsche Bahn).

Cette approche de la mobilité est déjà largement pratiquée dans de nombreux pays d'Europe, dont certains l'ont intégrée dès l'enseignement de la conduite : examens théorique et pratiques (Scandinavie, Pays Bas, Suisse, Autriche,...).

Une offre de formation large est en train d'émerger en France, compte tenu de la demande croissante. Il n'existe pas à ce jour, en France, de labellisation partagée sur ce type de formation : attention à rester critique dans la sélection d'un prestataire de formation. Il convient au moins que la formation comporte :

- Un volet théorique exposant les enjeux et la démarche dans sa globalité (amenant à s'interroger sur l'identification des besoins de mobilité individuelle, sur les différents moyens permettant de satisfaire ces besoins, sur les critères de choix d'un véhicule s'il est individuel, sur la dynamique de ce véhicule dans le trafic et sur les techniques de conduite permettant d'obtenir cette dynamique),
- Un volet pratique sur véhicule instrumenté, permettant une confrontation réelle et concrète aux changements de comportement et à leurs conséquences.

Idéalement, un suivi dans le temps de la performance réalisée est à mettre en place, car les gains initiaux ne sont pas acquis définitivement et les mauvaises habitudes reprennent facilement le pas après quelques mois. Pour mémoire, l'ADEME a édité plusieurs documents relatifs à la maîtrise de la consommation.

Les conseils pratiques pour devenir un éco-conducteur

- Vérifier la pression de ses pneus. Un sous-gonflage de 0.5 bar, en plus d'être dangereux, représente 2,4 % de consommation supplémentaire, soit 33 € et 58 kg de CO₂ par an ! Il est important de vérifier la pression de ses pneus (froids) au minimum tous les deux mois, cela permet de réaliser des économies et de garantir la sécurité de son véhicule.
- Vérifier régulièrement le bon état du véhicule. Un véhicule mal entretenu peut entraîner une surconsommation de carburant pouvant aller jusqu'à 25 %. Un filtre à air encrassé fait consommer 3 % de plus et un moteur mal entretenu, encore plus, soit près de 40 € sur l'année et 70 kg CO₂. Les pneus « basse consommation », entraînent jusqu'à 5 % d'économie soit 70 € par an et 120 kg CO₂ de gagnés.
- Ne pas charger le véhicule. 100 kg de plus, c'est 5% de plus de consommation de carburant. Utiliser une remorque ou un coffre de toit plutôt qu'une galerie, et ne pas oublier de les enlever après utilisation : même à vide, une galerie peut faire consommer 10 % de plus, soit 1€ et 1,75 kg de CO₂ tous les 100 km.
- Adopter une conduite souple et sans à coup : démarrer le moteur sans appuyer sur l'accélérateur, choisir le régime adapté, rouler à une allure constante, anticiper les ralentissements, utiliser le frein moteur en décélérant pied levé avec une vitesse enclenchée... Une conduite agressive en ville peut augmenter la consommation jusqu'à 40 %, soit 4 € de dépenses inutiles et 7 kg de CO₂ pour 100 km ;
- Réduire la vitesse de 10 km/h sur autoroute (passer de 130 à 120 km/h). Cela permet d'économiser jusqu'à 5 litres de carburant, soit 7 € et près de 12 kg de CO₂ sur 500 km, soit une réduction de 12,5 % des émissions de gaz à effet de serre.
- Couper le moteur dès que l'on s'arrête plus de 20 secondes. L'arrêt/redémarrage du véhicule consomme moins que de laisser tourner le moteur au-delà de 20 secondes.
- Ne pas abuser de la climatisation. La surconsommation de carburant des véhicules due à la climatisation peut atteindre 10 % sur route et 25 % en ville. Les émissions de CO₂ dues au fonctionnement de la climatisation peuvent atteindre environ 2,6 kg CO₂/100 km, soit 15 % de plus.

Tous les conseils en matière d'écoconduite disponibles sur
http://www.faisonsvite.fr/IMG/jpg/Affiche_Ecoconduite.jpg

L'amélioration des technologies et la diversification énergétique

Le gouvernement a mis en place plusieurs mesures en vue d'améliorer l'efficacité énergétique des véhicules, principalement en favorisant le **développement des véhicules propres** et en favorisant la **diversification énergétique** : plan gouvernemental en faveur des véhicules propres, fonds démonstrateurs et « investissements d'avenir » dans les véhicules du futur. Grâce à ces mesures, et au travers du programme de R&D du PREDIT, plusieurs recherches sont en cours pour développer des véhicules ayant un impact moindre sur l'environnement.

Le point sur les filières

Une étude de l'ADEME permet de comparer les différentes filières énergétiques des véhicules légers respectant la norme Euro 4 en vigueur et dont les puissances moteur sont équivalentes. Elle compare notamment les émissions de CO₂ du "réservoir à la roue" et du "puits à la roue" des différentes filières de carburant présentes en France métropolitaine : essence, E85 (mélange 85 % éthanol et 15 % essence), GPL, GNV, gazole, B30 (mélange 30 % ester d'huile végétale et 70 % gazole ; carburant réservé aux flottes captives) et électricité. L'analyse du puits à la roue permet de prendre en compte les émissions de polluants et la consommation d'énergie lors de la phase de production du carburant (puits – réservoir) et lors de la phase de roulage du véhicule (réservoir – roue).

En ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre, la filière essence est la moins performante. C'est la filière électricité qui est la mieux placée grâce au mixte de production d'électricité de la France qui est faiblement émetteur de CO₂. Des filières utilisant un moteur thermique, l'E85, suivi du B30, sont les moins émettrices de GES grâce à leur part importante de biocarburant. Les filières GPL, GNV et gazole sont globalement assez proches et se situent entre l'essence et l'E85.

Notons que le positionnement du GPL, du GNV et du gazole peut varier. Les émissions de CO₂ des voitures particulières apparaissent sur le site de l'ADEME (voir II.3.) ou sur les plaquettes commerciales des constructeurs, à la fois en usage urbain, extra-urbain et mixte. C'est une base de comparaison intéressante, en fonction de l'usage du véhicule.

L'électrification des véhicules : Une tendance en plein essor

L'industrie automobile mondiale est en mutation. Le succès des véhicules hybrides aux Etats-Unis et au Japon, combiné à une prise de conscience environnementale et à une recherche de nouveaux modèles économiques pour faire face à la crise ont contribué au développement de nouveaux modes de propulsions. Ces innovations visent à réduire la consommation de carburant des véhicules. On distingue les véhicules hybrides et les véhicules rechargeables.

Un **véhicule hybride** est un véhicule faisant appel à plusieurs sources d'énergie distinctes pour fonctionner. Les véhicules hybrides disposent le plus fréquemment de deux moteurs ou plus, dont au moins un électrique. Les avantages de ce type de véhicule sont multiples : diminution de 10 à 30 % de la consommation des véhicules suivant l'utilisation (si la conduite urbaine offre des gains avérés, la comparaison est plus controversée en conduite autoroutière). Ainsi, en Europe, où le taux de pénétration des véhicules diesel est le plus important, le véhicule hybride a du mal à trouver un marché. En effet, l'équation économique visant à compenser le surcoût du véhicule hybride est moins évidente. Néanmoins, la régulation Européenne sur les émissions de CO₂ pousse les constructeurs automobiles à suivre les pas de leurs homologues japonais et américains.

Un véhicule rechargeable est un véhicule hybride ou électrique ayant la possibilité de recharger ses batteries en utilisant le réseau électrique. Un véhicule électrique est un véhicule mû par un moteur fonctionnant exclusivement à l'énergie électrique. Le véhicule électrique présente de nombreux avantages :

- faible entretien : les moteurs électriques ayant peu de pannes, ils n'ont pas besoin d'être entretenus régulièrement,
- absence d'émissions directes de gaz polluants et de dioxyde de carbone,
- économique : pour effectuer 100 km en voiture électrique, on dépense 2 euros d'électricité

Le bilan environnemental global d'un véhicule rechargeable est néanmoins très dépendant de sa consommation énergétique mais aussi du moyen de production de l'électricité utilisé pour recharger les batteries.

L'implication de l'ADEME dans le PREDIT

Volumes, distances, efficacité sont les principaux volets à maîtriser pour transporter mieux et transporter moins. C'est pourquoi **l'ADEME est activement engagée au sein du Programme de Recherche et d'Innovation dans les Transports Terrestres**, porté par les Ministères chargés de la Recherche, de l'Ecologie et de l'Economie, l'Agence de l'innovation (OSEO) et l'Agence Nationale de la Recherche (ANR).

L'Agence assure le secrétariat de quatre des six groupes opérationnels. Le groupe 1 est dédié à l'énergie et l'environnement, où l'on aborde notamment les questions d'amélioration des motorisations à combustion interne des véhicules et le développement des motorisations hybrides et électriques, ainsi que la réduction des nuisances qui touchent notamment à la qualité de l'air. Le groupe 3 s'intéresse aux mobilités dans les régions urbaines et travaille par exemple sur la mise en œuvre des nouveaux services de mobilité (co-voiturage, auto-partage, etc.), et le développement de démarches écomobiles (Plans de déplacement d'entreprises). La logistique et le transport de marchandises, vus du côté des transporteurs mais aussi des chargeurs, est le thème du groupe 4, qui a pour objectif de trouver des solutions permettant d'atténuer l'impact des transports routiers de marchandises (réorganisations logistiques, innovation, etc.). Enfin, l'ADEME intervient également dans le groupe 6, dédié à la politique de transport en général. Les 2 autres groupes du PREDIT sont dédiés à la sécurité et à la compétitivité.

En matière de technologies, de nombreux travaux de recherche ont donné lieu à des applications par les constructeurs afin d'améliorer les performances des véhicules mis sur le marché. Il s'agit de **financement de briques technologiques**, comme par exemple:

- Concernant les véhicules électriques : batteries, électronique de puissance ;
- Concernant la diminution des consommations des motorisations thermiques : travaux sur l'injection, sur les soupapes, sur le downsizing (moteur plus petits pour une même puissance) ;

- Concernant les systèmes de dépollution : filtres à particules, catalyseurs DeNOx (réduction des oxydes d'azote).

Un exemple de recherche PREDIT : les bus propres et économes

Ce projet visait à développer un concept de bus optimisé en termes d'effet de serre (consommation de carburant et émission de HFC, hydrofluorocarbures), d'émissions polluantes et d'autres nuisances principalement sonores.

Grâce à des recherches technologiques financées par l'ADEME et le Ministère de l'Énergie, un prototype a pu être réalisé en partenariat avec Irisbus, Poclair Hydraulics, la RATP, Michelin, Inrets et Mecalog.

Du Fonds démonstrateur aux investissements d'avenir

Créé en 2008 dans la continuité du Grenelle Environnement, le Fonds démonstrateur de recherche est animé et géré par l'ADEME. Il est doté de **450 millions d'euros pour la période 2009-2012**, dont cent millions attribués spécialement aux travaux sur les véhicules décarbonés, électriques ou hybrides. Suite aux appels à manifestation d'intérêt lancés en 2008 et 2009, 22 projets ont été sélectionnés.

Deux exemples :

- Le programme WATT du constructeur de bus PVI : un bus électrique qui se recharge à chaque arrêt de bus grâce à des supercapacités ;
- Le Quat'ode de Véliance : un quadricycle électrique qui illustre le petit véhicule urbain de demain

Le programme « Investissements d'avenir » lancé par l'État va désormais prendre le relais pour financer les programmes de développement. Il prévoit une enveloppe de 1 000 millions d'euros au titre des « Véhicules du futur » (soit 35% de l'ensemble de l'enveloppe confiée à l'ADEME) : 750 millions d'euros pour les véhicules routiers (dont soutien au déploiement d'infrastructures de charge de véhicules électriques), 150 millions d'euros pour les transports ferroviaires, 100 millions d'euros pour le transport maritime.

En s'inspirant du Fonds démonstrateur, ces investissements d'avenir permettront d'**expérimenter des technologies plus matures techniquement** avec des essais plus proches de l'industrialisation et de la commercialisation. Les aides pourront prendre des formes variées : prêts bonifiés, avances remboursables ou encore participation de l'État dans les entreprises.

Deux appels à manifestations d'intérêt consacrés à la mobilité étaient prévus en 2011. Le premier portait sur la mobilité quotidienne des personnes dans les zones urbaines et périurbaines (déplacements inférieurs à 80 km) et l'acheminement final des marchandises. La feuille de route associée à ce premier AMI montrait que les principaux facteurs de nature à influencer significativement les évolutions des pratiques de transport de marchandises et de mobilité des personnes étaient, d'une part, la capacité à partager les véhicules et, d'autre part, l'interopérabilité des différents modes pour mieux les utiliser, notamment les transports en commun.

Un second AMI (en préparation) devrait compléter le précédent puisqu'il vise plus particulièrement la performance globale des chaînes logistiques (et plus seulement l'acheminement final des marchandises) et les déplacements occasionnels des personnes (par opposition aux déplacements quotidiens dans les zones urbaines et péri-urbaines).

Les mesures incitatives ou réglementaires favorisant les véhicules propres

Les progrès technologiques sur les véhicules sont de plus en plus soutenus par la réglementation et la fiscalité. Après l'**instauration de l'étiquette CO₂ sur les véhicules en 2006**, la mise en place d'un bonus-malus en 2007, conjuguée à la hausse sensible du coût du carburant, on a pu observer une inflexion sur la demande des acheteurs de véhicules particuliers et sur l'évolution des émissions moyennes de CO₂ du parc automobile en France. La prime à la casse ou « super bonus », dont le dispositif s'est arrêté fin 2010, a également été particulièrement bénéfique sur les résultats des ventes.

Près de 80 % des ventes de véhicules en classes vertes

Cette année, l'offre de véhicules émettant moins de 100g CO₂/km (classe A de l'étiquette énergie/CO₂) a très nettement progressé ; 56 modèles sont à ce jour proposés contre 20 en 2010. 80% des véhicules achetés en 2010 appartiennent aux classes vertes A, B et C (jusqu'à 140g CO₂/km). En 2007, ils ne représentaient que 50% des ventes.

Les ventes de GPL ont fait un bond en 2010 et représentent 3,4 % des véhicules neufs immatriculés

Entre 2009 et 2010, les ventes de GPL ont triplé ; 75 600 véhicules ont été vendus en 2010. La part de marché du GPL atteint ainsi 3,4% des véhicules neufs immatriculés. Ce rebond s'explique notamment par le bonus de 2000 € accordé lors de l'achat de ce type de véhicule et un prix du carburant attractif. Plus de la moitié des ventes (54%) concernent le modèle Dacia Sandero. L'arrêt du Bonus en 2011 va cependant freiner ce développement.

Les ventes de Diesel sont en légère hausse

Malgré un net recul constaté en 2009 (-7%), les ventes de Diesel remontent légèrement en 2010 (+0.4%), en raison de l'augmentation constante du prix du baril de pétrole et de la recherche d'un carburant moins cher.

L'information sur la consommation de carburant et les émissions de dioxyde de carbone des voitures particulières neuves (car labelling)

Depuis le 23 décembre 2002, suite la publication du Décret n° 2002-1508, l'ADEME élabore, à partir des informations transmises par les constructeurs, un guide de la consommation de carburant et des émissions de dioxyde de carbone des voitures particulières neuves mises en vente sur le territoire national. L'ADEME accompagne ainsi les particuliers lors de l'acquisition d'un véhicule neuf grâce à l'outil d'aide à la décision « Car Labelling » disponible en ligne sur le site Internet. Ce logiciel complète le guide des voitures les plus performantes publié chaque année.

A partir des informations recueillies, l'ADEME établit chaque année, le palmarès des véhicules les moins émetteurs de CO₂.

Cette année encore, la France reste dans le peloton de tête des pays les moins émetteurs avec une moyenne de 130g de CO₂ émis au kilomètre, précédée du Portugal (129g de CO₂/km). La moyenne européenne des émissions de CO₂ a baissé de 45g en 15 ans, mais surtout de 20g en 5 ans et de 3g en 2010 !

En 2010, les émissions de dioxyde de carbone (CO₂) des véhicules toujours en baisse.

Les lauréats du palmarès des véhicules les moins émetteurs de CO₂ présentent, comme en 2010, des émissions inférieures à 90g de CO₂/km. Pour les véhicules Diesel, la Smart Fortwo arrive en tête avec 86g de CO₂/km. Pour les véhicules « essence », ce sont les véhicules hybrides Toyota Auris et Toyota Prius qui sont aux premières places avec 89g de CO₂/km.

A l'occasion de cette 10^{ème} édition de son Car Labelling, l'ADEME a réalisé un rapide bilan des progrès accomplis :

Pour les modèles « essence » :

En 2002, le véhicule le plus performant émettait 118g de CO₂/km

En 2010, les émissions sont de 89g de CO₂/km, une baisse que l'on doit en partie à l'arrivée sur le marché des véhicules hybrides.

Pour les modèles Diesel :

En 2002, un véhicule de 81g de CO₂/km figurait au palmarès

En 2010, les émissions sont de 86g de CO₂/km : cette performance n'a toujours pas été égalée et témoigne de la marge de progrès possible.

En 2010, six constructeurs (contre trois en 2009) ont d'ores et déjà atteint l'objectif de la réglementation européenne – soit une émission inférieure ou égale à 130g de CO₂/km – prévu pour 2015 : Fiat (122g de CO₂/km), Toyota (127g de CO₂/km), Renault, Peugeot et Citroën (129g de CO₂/km).

ANNEXE : Transports et mobilité, les nouveautés 2011

<http://www.ademe.fr/eco-comparateur/>

Cette nouvelle version intègre les données "du puits à la roue" des consommations d'énergie et d'émission de gaz à effet de serre des différents modes de transport et évalue l'impact en énergie et CO2 dès la production du carburant, qu'il soit essence, gazole ou électricité.

[Une nouvelle étude sur http://www.ademe.fr/publications](http://www.ademe.fr/publications)

« **Localisation de l'habitat et pratiques de déplacement** » de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) financée par l'ADEME dans le cadre du programme de recherches PREDIT. Il s'agit d'une analyse comparative des déplacements de personnes dans l'agglomération de Tours qui plaide pour une relocalisation de l'habitat dans les zones urbaines denses.

Et toujours :

- « Caractérisation de services et usages de covoiturage en France : quels impacts sur l'environnement, quelles perspectives d'amélioration ?
- L'autopartage dans la sphère privée,
- Les Usages du vélo en location (Vélib', Vélov', VéloDi) : quelles pratiques ? quelles motivations ?

[Outils collaboratifs concernant les mobilités des biens et des personnes : « Les Transports du Futur ».](#)

- le blog : <http://transportsdufutur.typepad.fr>
- Twitter : http://twitter/tdf__ademe, Facebook
- LinKed in
- la plateforme collaborative www.transportsdufutur.fr

<http://www.ademe.fr/manifestations>

- « Logistique urbaine, agir ensemble » le 17 septembre à Montpellier
Séminaire organisé par l'ADEME et France Nature Environnement,
- « [Les nouveaux service de mobilité](#) » le 23 septembre à Paris
Journée d'étude organisée par l'ADEME, le CERTU, le GART

[Sans oublier...](#)

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

Une 30 aine d'exemples à suivre dans toute la France, présentant des bonnes pratiques de PDE, PDES, ou des services de location de vélos, d'autopartage, de covoiturage, de transport à la demande ...

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

Les guides méthodologiques et techniques de l'Ademe, ses brochures de sensibilisation, ses guides grand public, portant sur l'Eco-conduite, les Plans de déplacements inter-entreprises, les plans d'Entreprises, l'écomobilité scolaire,)