



DOSSIER DE PRESSE



MOBILITE : SE DEPLACER DEMAIN

Septembre 2014

SOMMAIRE

Repenser nos déplacements

Des solutions qui font leurs preuves

Modes actifs et collectifs, les nouvelles tendances

De l'école à l'entreprise : des solutions pour tous

La voiture : bien l'acheter, bien l'utiliser

Et demain ?

Des déplacements plus intelligents

Agir sur la qualité de l'air

Repenser nos déplacements

La mobilité est aujourd’hui un défi qui relève de la santé publique, de la protection de l’environnement et de l’urbanisme. La problématique est complexe : comment réussir à assurer la circulation des biens et des personnes tout en réduisant les nuisances liées au trafic automobile ?

Ces dernières décennies, l’accroissement général des trafics s’est largement porté sur le transport routier au détriment d’autres modes moins consommateurs d’énergie et moins polluants, comme le ferroviaire ou le fluvial.

Réduire le transport routier est donc un enjeu :

De santé publique. Sur le plan national¹, le secteur des transports routiers était responsable en 2011 de 56% des émissions d’oxyde d’azote (NO_x), de 15% des particules PM₁₀ et 18 % des particules PM_{2,5}. Ces émissions ne sont toutefois pas homogènes sur le territoire, et sont plus intenses en zone urbanisée où vit 80% de la population. Ainsi, le trafic routier est à l’origine de 30% des émissions de PM_{2,5} en région Ile de France et 58% des émissions de PM_{2,5} à Paris².

42 000
morts
prématurées
chaque année

Au plan sanitaire, il est estimé que l’exposition aux particules fines (PM_{2,5}) réduit l’espérance de vie³ et est à l’origine de 42 000 morts prématurées chaque année. D’autres polluants de l’air extérieur, comme le dioxyde d’azote (NO₂) et l’ozone (O₃) s’avèrent également toxiques pour l’homme et ont des effets néfastes sur les écosystèmes. En juin 2012, l’OMS a classé les effluents d’échappement des moteurs diesel comme cancérogènes certains pour l’homme, les émissions des moteurs essence étant classées cancérogènes probables.

20 à 30 milliards €
de coûts de santé liés à la
pollution atmosphérique

Les coûts de santé dus à la pollution atmosphérique représentent chaque année entre 20 et 30 milliards d’euros en France, dont 0,8 à 1,7 milliard d’euros supportés directement par le système de soin⁴.

Environnemental. Le secteur des transports est aujourd’hui au premier rang des responsables des émissions de CO₂ avec 35% des émissions. Il représente 56% des émissions d’oxyde d’azote et 32% de la consommation d’énergie finale en France.

35 % des
émissions de
CO₂

Economique. 93% des carburants utilisés dans le transport en France sont issus du pétrole. Réduire leur utilisation est ainsi un enjeu économique, la facture énergétique de la France pour le pétrole s’élargissant à 55 milliards d’euros en 2012⁵.

¹ Bilan de la qualité de l’air 2012, établi par le MEDDE

² Bilan des émissions de polluants et de gaz à effet de serre à Paris et historique 2000-2005. AIRPARIF, juillet 2013

³ Rapport IIASA 2005 Baseline Scenarios for the Clean Air for Europe (CAFE) Program - Commission Européenne

⁴ Commissariat général au développement durable, 2012

⁵ Chiffres clés de l’énergie 2013, CGDD, février 2014

Repenser nos déplacements dans un objectif de développement durable de la ville, c'est améliorer notre qualité de vie :

- ⇒ La lutte contre l'étalement urbain et la surconsommation des espaces naturels
- ⇒ La préservation des ressources
- ⇒ La lutte contre les nuisances telles que le bruit
- ⇒ La réduction de la précarité énergétique
- ⇒ L'amélioration de la sécurité routière

La recherche de solutions de mobilité plus durables est également porteuse d'enjeux économiques :

- ⇒ Concevoir, construire, commercialiser des véhicules moins polluants, notamment électriques et hybrides
- ⇒ Soutenir le déploiement des infrastructures de recharge
- ⇒ Développer des services de mobilité

Autant de pistes de croissance pour un secteur d'activité essentiel à l'économie nationale.

Des solutions qui font leurs preuves

Aujourd’hui déjà, outre le vélo et la marche, des solutions existent, qui permettent la diminution de l’usage individuel de la voiture, le développement de services de mobilité (covoiturage, autopartage) et l’utilisation des moyens de transport collectif (bus, tramways, autocars, trains).

Modes actifs, collectifs et nouvelles tendances

Les modes actifs : la marche et le vélo

La marche et le vélo sont les principaux modes actifs. Ils sont à la fois économiques et efficaces pour de courtes distances en ville, puisqu’ils ne consomment pas d’autre énergie que la nôtre.

En milieu urbain, où le vélo a de plus en plus de succès, un déplacement sur deux fait **moins de 3km**. Cyclistes et automobilistes roulent en moyenne à la même vitesse (**14km/h**). Contrairement aux idées reçues, l’exposition à la pollution est deux à trois fois plus faible qu’en voiture pour certains polluants, et ce même si le taux d’inhalation des cyclistes est environ 2,5 fois plus élevé que celui des automobilistes en raison de l’effort fourni. En l’utilisant tous les jours pour aller au travail, nous nous dépensons physiquement et notre risque de mortalité⁶ diminue de **40%**.

FOCUS : quelques exemples concrets

- **Les Vélo’V à Lyon**

Depuis 2006, la communauté urbaine de Lyon a mis en place des vélos en libre-service. 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 à vélo 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.



- **Les stations Véli'vert à St Etienne**

Saint-Etienne Métropole dispose depuis 3 ans d’un service original de vélos en libre-service composé de 30 stations fixes, 4 stations mobiles et 360 vélos sur 6 communes de l’agglomération. Implantées sans travaux de génie civil lourds, ces stations sont parfaitement amovibles et déplaçables facilement pour des manifestations sportives ou culturelles. L’opération rencontre un vif succès : 105 000 déplacements par an et un impact environnemental très positif : près de 64 tonnes de CO₂ économisées chaque année.



⁶ Risque lié aux accidents cardio-vasculaires, aux maladies respiratoires, aux accidents de la route, etc

Les transports en commun

En milieu urbain, les transports en commun présentent de nombreux avantages par rapport aux modes de déplacement individuels :

- Les transports en commun émettent **près de trois fois moins de polluants et de GES** que les voitures (au gramme de CO₂ au km par voyageurs transportés)
- Ils permettent de faire de réelles économies : l'abonnement annuel coût environ **20 fois moins cher** que l'utilisation de la voiture
- Ils **évitent le stress** lié à la conduite en ville (embouteillages, recherche de place de stationnement...)

Les nouvelles tendances

L'autopartage

Les avantages à partager une voiture sont nombreux : diminution du coût associé à la possession et à l'utilisation d'un véhicule, réduction du nombre de véhicules en circulation et en stationnement, réduction des consommations de carburants et des émissions de polluants, incitation à l'utilisation des modes actifs et collectifs, etc.

Si cette pratique est encore relativement marginale (**environ 200 000 usagers en France début 2014**) elle connaît depuis deux ans une croissance exponentielle et dispose d'un potentiel de développement très important : l'autopartage entre particuliers compte environ 100 000 personnes inscrites sur des sites de location de voitures entre particuliers, pour environ 25 000 véhicules disponibles dans plus d'une vingtaine de villes⁷.

L'Enquête Nationale Autopartage (2013) financée par l'ADEME dans le cadre du Predit⁸ a permis de quantifier l'impact de l'autopartage sur les déplacements urbains. Cette étude a mesuré les bénéfices environnementaux et notamment la réduction de l'utilisation de la voiture : le nombre de kilomètres réalisés en voiture diminue en moyenne de **41 %** pour chaque usager, ils utilisent davantage la marche à pieds (pour **30 %** d'entre eux), le vélo (**29%**), les transports collectifs (**25%**), le train (**24%**) ainsi que le covoiturage (**12%**) et se séparent plus facilement de leur véhicule.

⁷ source : Carsonar, avril 2013

⁸ Programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres

Koolicar, facilitateur d'autopartage

Koolicar a créé **KoolBox**, un boîtier qui révolutionne la location de voitures entre particuliers, en simplifiant et sécurisant le partage des voitures.

En intégrant une solution technologique embarquée dans les véhicules, la Koolbox élimine toutes les contraintes à la location (la signature d'un contrat, l'échange des clés, la gestion de l'état des lieux, le calcul du kilométrage), et permet ainsi des locations de proximité de courte durée (1h, 2h, quelques jours....) avec des voitures de particuliers en libre-service, auparavant impossible.

Koolicar sélectionne les membres et prend en charge, via la MAIF, l'assurance et l'assistance. Ce projet, lauréat du programme des Investissements d'Avenir, facilite l'autopartage aux usagers, et contribue aux solutions d'avenir pour la mobilité urbaine. En savoir plus sur www.koolicar.com

Le covoiturage

Convivial, économique, le covoiturage séduit de plus en plus d'usagers. En France, selon une enquête de la MAIF réalisée en 2009, 94% des personnes pratiquant le covoiturage, le font pour des raisons financières. Une voiture coûte en moyenne 6 000 euros par an soit 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 ainsi d'économiser 1 760 euros par an et par personne.**

Le premier organisateur du covoiturage est l'entreprise (43%, généralement dans le cadre de Plan de Déplacements Entreprise). 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.

De l'école à l'entreprise : des solutions pour tous

L'étalement des villes, le coût de l'immobilier en centre urbain, la concentration des bassins d'emploi, obligent les individus à se déplacer régulièrement. Les collectivités et les employeurs se mobilisent pour accompagner ces déplacements. Les plans de déplacements des entreprises, des administrations, des établissements scolaires, ou encore des campus incluent de nouvelles pratiques mieux pensées et mieux managées, favorisant notamment les modes de transport alternatifs à la voiture dans les déplacements quotidiens.

Eco-mobilité scolaire

Le Plan de Déplacement Établissement Scolaire, né en 2000 avec la loi SRU consiste à réaliser un diagnostic de la mobilité et des déplacements des enfants et des parents entre le domicile et l'école, en examinant les modes de transport, les conditions de circulation et de sécurité, ainsi que les itinéraires les plus utilisés. Il s'agit également de proposer des actions encourageant un report vers la marche, le vélo, les transports publics et le covoiturage.

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. 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 déplacements des salariés

Le **Plan de Déplacement d'Entreprise** s'intéresse aux déplacements des salariés et des autres usagers du site (clients visiteurs, livreurs, stagiaires). Les mesures pouvant être mises en œuvre dans un PDE sont diverses : 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, mise en place d'un service d'autopartage, etc.

En 2009, on a recensé 1 170 démarches de PDE en France soit environ 1 million de salariés concernés. On estime le potentiel national à 9 500 PDE.

En moyenne, 5,7% des salariés qui ont bénéficié d'un PDE déclarent avoir abandonné la voiture. Ce taux peut atteindre les 20% dans certaines zones urbaines (*Evaluation nationale des PDE 2009, ADEME/INDIGO*).

ZOOM : Le PDE de la Caisse d'Epargne de Picardie (80)

La Caisse d'Epargne de Picardie a souhaité mettre en place un Plan de Déplacement Entreprise pour son nouveau siège social. Le projet de regroupement des 409 collaborateurs, qui résident sur toute la Picardie et travaillent actuellement sur quatre sites d'Amiens. Le site Vadé, sans possibilité de stationnement gratuit à proximité, a paru particulièrement pertinent pour initier ce type de démarche. Il a été complété par un accompagnement «sur mesure» des salariés qui le souhaitaient.

Un premier bilan après déménagement fait apparaître un changement important des habitudes de déplacement : l'utilisation des transports collectifs a par exemple doublé passant de 67 à 131. Le conseil individualisé a permis à 15 personnes sur les 49 en ayant bénéficié d'opter pour un mode alternatif à la voiture individuelle.

La voiture : bien l'acheter, bien l'utiliser

La voiture reste un mode de transport privilégié, et peut même s'avérer incontournable en milieu rural ou dans les zones mal desservies par des transports en commun. Elle n'en est pas moins une source de nuisances. Pollution de l'air, émissions de gaz à effet de serre, consommation de carburant, coût, encombrements de la voirie, bruit, réduction des espaces naturels sont autant d'atteinte à l'environnement, aux conditions de vie et à la santé qui invitent à repenser son utilisation.

D'importants progrès ont été réalisés ces dernières années pour permettre aux utilisateurs d'acheter des véhicules plus économiques en énergie et moins polluants, mais aussi pour les guider vers une utilisation plus responsable de la voiture.

L'évolution du marché français en 2013

Si la France est au 4ème rang européen en termes d'émissions moyenne de CO₂, elle reste en tête parmi les grands marchés européens de plus d'un million de véhicules par an.

- **24 %** des véhicules vendus en France en 2013 sont en classe A et émettent moins de 100gCO₂/km (vs. 14 % en 2012). Cette importante progression s'explique par l'offre croissante de modèles performants appartenant à la classe A : 89 modèles en 2013 contre 74 en 2012.
- **72 %** des véhicules vendus en classe A sont français, avec en tête des ventes la Renault Clio, la Peugeot 208, la Citroën C3 et les modèles Captur et Mégane de Renault.
- **88,7 %** des véhicules vendus en France en 2013 sont en classes vertes (A, B, C) < 140 g/km. 49 % des véhicules Diesel et 54,6 % des véhicules essence vendus en 2013 ont une émission inférieure à 120g (classes A et B).
- **8779** véhicules électriques ont été vendus en France en 2013, soit une augmentation de 73% par rapport à 2012.
- **46 785** véhicules hybrides ont été vendus en 2013 (32 799 hybrides essence et 13 986 hybrides Diesel), soit une augmentation de **74%** par rapport à 2012 (26 889 véhicules). Les véhicules hybrides représentent **2,6 %** des ventes (vs. 1,47% en 2012).
- Après avoir fortement chuté suite à la suppression du bonus écologique en 2011, les ventes de voitures particulières GPL « première monte » repartent à la hausse, avec 2 742 véhicules vendus, soit une augmentation de **43,5%**.

FOCUS : Le Car labelling

Les pouvoir publics, au niveau européen, ont rendu obligatoire l'affichage des consommations de carburant et des émissions de CO₂ des véhicules neufs. C'est le Car Labelling.

Depuis décembre 2012, à la suite de 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'outil d'aide à la décision « Car Labelling » est disponible en ligne. Le site donne accès aux fiches des véhicules particuliers vendus en France et permet de les comparer sur la base du bonus écologique, des consommations d'énergie, des rejets de CO₂ et des émissions de polluants réglementées. Cela inclut les nouvelles motorisations, les nouvelles carrosseries et bien sûr les nouveaux modèles.

En plus des comparaisons existantes, le comparateur s'est enrichi avec le calcul et l'affichage de 3 coûts liés au véhicule :

- la taxe additionnelle
- la Taxe sur les Véhicules de Société (actualisée en janvier 2014 avec un montant relatif aux émissions de polluants atmosphériques)
- le malus annuel (à l'acquisition du véhicule)

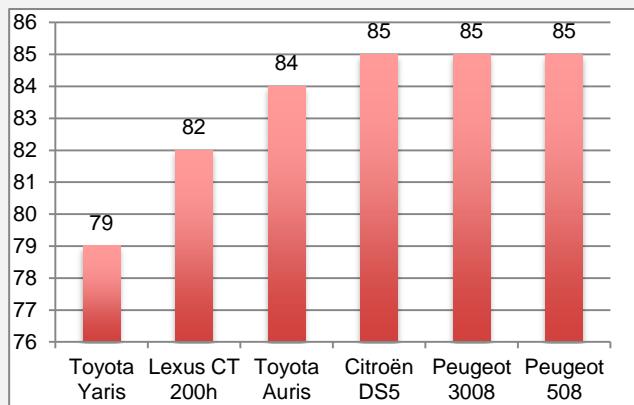
Pour en savoir plus : www.carlabelling.ademe.fr

Le site est actualisé quatre fois par an (janvier, avril, juillet, octobre), afin d'intégrer rapidement les véhicules récemment entrés sur le marché.

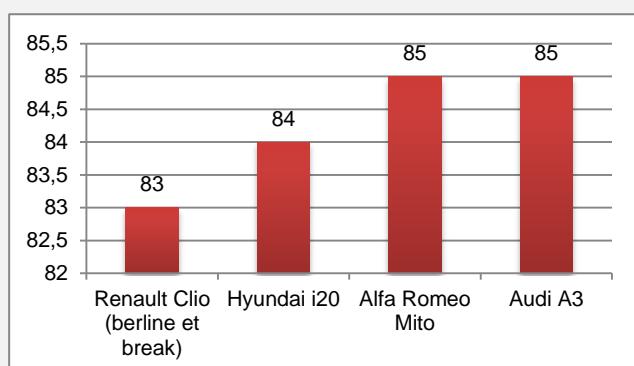
Palmarès des véhicules particuliers les moins émetteurs de CO₂

Données en grammes de CO₂ par km

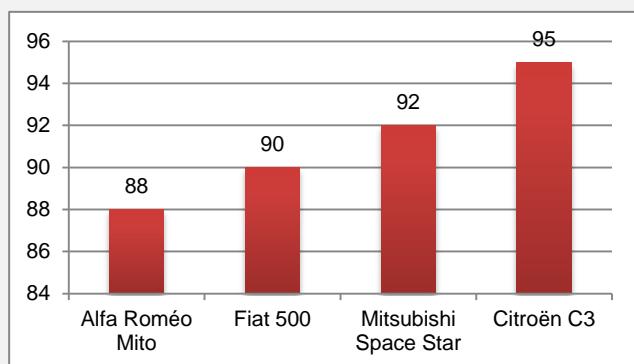
Véhicules Hybrides non rechargeables Avec **79g**, la **Toyota Yaris** (hybride essence) est le modèle le moins émetteur. Trois modèles français PSA sont classés au 4^{ème} rang : Citroën DS5, Peugeot 3008 et Peugeot 508.



Véhicules Diesel : La Renault Clio (berline et break) reste en tête du palmarès, affichant **83g**



Véhicules essence : Alfa Roméo est en tête du palmarès grâce à son modèle Mito. Six modèles français figurent pour la première fois dans ce palmarès (Citroën C3, DS3, C1 ; Peugeot 107, 2008 et 208).

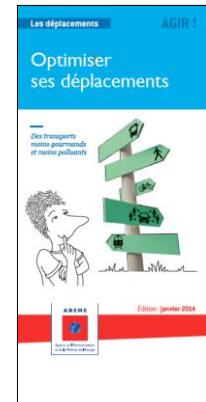


La voiture au fil des kilomètres

L'éco-conduite c'est adopter de nouvelles habitudes personnelles de conduite pour réduire sa consommation : certains comportements au volant font consommer en moyenne **20%** de carburant en plus. C'est pourquoi il faut connaître les bons plans économiques et écologiques du démarrage à l'arrivée !

Par exemple :

- **Limiter sa vitesse** à 120km/h au lieu de 130 km/h sur un Lyon-Paris, c'est économiser **de 3.5L à 4.5L**, pour seulement 18 minutes de plus.
- **Une conduite souple et fluide**, sans agressivité et sans à-coup évite une surconsommation de **45%** sur le premier kilomètre en ville.
- **Un sous-gonflage** de 0.3 bars augmente sa consommation de **1.2%**, tandis que celui de 0.5, **2.4%** supplémentaire.



L'ADEME a recensé les meilleurs conseils touchant à l'entretien et l'utilisation des véhicules et permettant d'améliorer leur efficacité énergétique, disponibles [ici](#).

Et demain ?

Le gouvernement a fait des « économies d'énergie » et du « développement des énergies renouvelables » une priorité nationale. Le **projet de loi relatif à la transition énergétique pour la croissance verte** place ainsi la mobilité parmi les grands enjeux de ces années à venir. Ceci passe notamment par le soutien à l'innovation vers le véhicule propre et l'organisation de nos déplacements en zone urbaine.

Des déplacements plus intelligents

Dans le domaine des transports et de la mobilité, l'ADEME poursuit son accompagnement auprès des industriels afin que l'innovation permette l'expérimentation de technologies ou solutions organisationnelles nouvelles.

En facilitant l'information en temps réel, la géolocalisation ou encore la mise en relation, les technologies de l'information et de la communication (TIC) offrent un véritable potentiel pour faciliter nos déplacements. C'est pourquoi l'ADEME, à travers notamment le programme des Investissements d'Avenir, soutient le développement d'applications ou de services permettant de construire une nouvelle filière basée sur les technologies de l'information, complémentaire à la filière « matériels » de transport.



FOCUS : les Investissements d'Avenir

Le programme **Véhicule du futur** est doté de 950 millions d'euros pour promouvoir le développement de technologies innovantes en matière de mobilité : véhicules électriques et leurs infrastructures de recharge, motorisations hybride et thermique, allègement des véhicules lourds, mobilité et logistique, transports ferroviaires et navires économies.

Deux AMI (Appel à Manifestation d'Intérêt) « mobilité » et « chaînes logistiques » ont favorisé le développement d'une offre globale de déplacement. Au total, 37 projets ont été reçus pour 5 projets financés, issus majoritairement de PME innovantes. Le plan des Investissements d'Avenir finance ces projets à hauteur de 19 M€.

En 2020, les expérimentations financées devraient concerter plus de 2,5 millions de personnes et éviter l'émission d'environ 600 000 tCO₂/an, tout en améliorant la qualité de l'environnement (urbain en particulier). **Les impacts économiques attendus sont d'environ 170 M€ de chiffre d'affaires annuel et de plus d'un millier d'emplois induits à l'horizon 2020.**

Parmi ceux-ci, **SYSMO** (Système intégré de services à la mobilité dans l'Oise) est une expérimentation qui offre aux usagers une information en temps réel à l'échelle du département et sur tous les réseaux de transport en commun : horaires des lignes, localisation des points d'arrêts, correspondances, tarifs et informations sur les perturbations, avec une seule carte magnétique utilisable partout : bus urbains, cars départementaux, trains et cars TER.

La plateforme Optimod'Lyon

L'ambition d'Optimod'Lyon est de collecter, centraliser et traiter l'ensemble des données de la mobilité urbaine sur une plateforme unique et de créer des services qui faciliteront les déplacements et la vie des usagers. Toutes les données du territoire sont centralisées : topologie des réseaux, temps théorique, temps réel, temps prévu à 1h, qualité de l'air,...

A partir de ces informations, trois services sont actuellement développés et expérimentés :

- **La prévision de trafic à 1 heure** : optimiser l'exploitation des réseaux urbains via le système de pilotage des 1 500 carrefours à feux de l'agglomération (CRITER) en anticipant la congestion ; informer l'usager sur les probables conditions de circulation qu'il rencontrera dans 30 mn ou 1 heure.
- **Une appli mobile tous modes de transports** : disposer à tout moment d'une information tous modes, en temps réel, permettant d'optimiser son trajet en fonction des événements ; conjuguer tous les modes de transport et les offres de services pour organiser son déplacement ; bénéficier de toutes les fonctions associées au GPS ; disposer d'une interface vocale pour le calculateur d'itinéraire.
- **Un outil d'optimisation des tournées de fret** : informer les conducteurs des conditions de trafic via un outil de guidage sur mobile intégrant la géométrie des voies de circulation, la disponibilité des aires de livraison et les données trafic en temps ; améliorer la gestion des livraisons avec un outil en ligne d'optimisation des tournées.

Optimod Lyon est un projet lauréat du programme des Investissements d'Avenir.

Pour en savoir plus : cliquer [ici](#)

Agir sur la qualité de l'air

Les collectivités ont un rôle important dans l'organisation de la mobilité avec une priorité : améliorer la qualité de l'air. Le projet de loi relatif à la transition énergétique pour la croissance verte donne la possibilité aux maires d'agglomération et de villes de plus de 100 000 habitants concernées par un Plan de Protection de l'Atmosphère d'instaurer des zones de restriction de circulation (ZRC) pour les véhicules les plus polluants. En Europe, des initiatives similaires existent sous le terme de Low Emission Zones.

En Europe, les Low Emission Zones (LEZ) ou zones à faible émission

Le principe d'une zone à faible émission repose sur l'interdiction d'accès à une ville ou partie de ville pour les véhicules dont les moteurs ne répondent pas à certaines normes d'émissions ou d'équipement (normes Euro et/ou présence d'un filtre à particules). Ce dispositif, couramment désigné sous le terme Low Emission Zone, est actuellement mis en œuvre par 9 pays européens

(Autriche, République Tchèque, Danemark, Allemagne, Italie, Pays-Bas, Suède, Royaume-Uni et Portugal) dans 194 villes.

L'objectif est commun à tous : réduire la pollution atmosphérique pour en limiter ses impacts sanitaires et respecter les valeurs limites de la réglementation européenne, principalement celles relatives au dioxyde d'azote (NO_2) et aux particules PM_{10} .

Les impacts sur la qualité de l'air ne sont pas identiques d'une LEZ à une autre mais dans tous les cas des réductions sont observées sur les concentrations en dioxyde d'azote (de l'ordre de 1 à 10 %) et sur les concentrations en particules PM_{10} (jusqu'à 12% de réduction de la concentration moyenne annuelle et jusqu'à 16 jours de dépassement de la valeur limite journalière évités).

Pour plus d'informations

L'étude de l'ADEME « Les zones à faibles émissions (Low Emission Zones) à travers l'Europe : déploiement, retours d'expériences, évaluation d'impacts et efficacité du système » présente ces dispositifs, notamment leurs caractéristiques (nombre, modalités de contrôle et d'identification des véhicules, ...), leurs impacts sur la qualité de l'air et le parc, leurs impacts socio-économiques, etc.

A télécharger [ici](#)

En France, l'appel à projets AACT-AIR (Aide à l'action des collectivités territoriales et locales en faveur de la qualité de l'air)

L'appel à projets AACT-AIR mené par l'ADEME, a pour objectif d'aider les collectivités à mettre en œuvre des actions d'amélioration de la qualité de l'air extérieur et intérieur. Il s'agit d'initier, encourager et concrétiser des actions territoriales efficaces et socialement équitables permettant une amélioration quantifiable de la qualité de l'air. Cet appel à projet permet d'apporter aux collectivités l'expertise de l'ADEME et un support financier à l'accompagnement juridique et/ou technique pour la mise en œuvre d'actions, avec au besoin la mobilisation d'acteurs de la recherche.

Le Fonds air-mobilité avec le SMTG de l'agglomération grenobloise : accompagner les changements de mobilité

Le Plan de Protection de l'Atmosphère de la région urbaine grenobloise a identifié deux secteurs à enjeux en matière de pollution de l'air : les abords des voies rapides urbaines et le centre-ville de Grenoble. Sur ces deux secteurs, les évaluations de la qualité de l'air, réalisées par Air Rhône-Alpes, montrent la nécessité d'engager des actions à très court terme (horizon 2015) pour ramener les niveaux de pollution en-deçà des seuils réglementaires et ainsi réduire l'impact sanitaire lié à une mauvaise qualité de l'air.

C'est dans ce cadre que le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération grenobloise (SMTG) a décidé de mettre en place un dispositif expérimental d'accompagnement au changement de comportement de mobilité. Afin d'accélérer le retrait de la circulation des véhicules les plus polluants, ce dispositif s'adressera aux habitants de l'agglomération les utilisant actuellement : véhicules légers essence mis en circulation avant le 1er janvier 1997 et diesels avant le 1er janvier 2006. L'objectif est de les aider à changer de mode de déplacement en faisant un diagnostic de leur mobilité, en leur faisant tester de nouvelles solutions de transports moins polluantes puis en les accompagnant financièrement durant 6 mois sur ces nouvelles pratiques. Un bilan individuel sera dressé à l'issue des 6 mois et l'expérience pourra être reconduite pour 6 mois supplémentaires. Ce dispositif devrait être ouvert au public courant mars 2015. L'ADEME apporte un soutien financier (subvention à hauteur de 50% de l'opération) et technique (réalisation d'une étude préalable à la mise en place du dispositif d'aide au changement de comportement de mobilité).

ZOOM : Les 7 projets lauréats AACT-AIR 2013 ayant une composante « mobilité »

- **RETMIF** : Réduction des Emissions du Transport de Marchandises, scénarios pour l'Ile-de-France.
- **COLIS URBAINS** : Coordination des schémas logistiques urbains pour réduire l'impact sur la qualité de l'air du dernier kilomètre « marchandises ».
- **MOTIV'AIR** : Mise au point d'un outil d'évaluation des impacts du développement des politiques favorisant les transports actifs pour améliorer la qualité de l'air.
- **IFAPP** : Identification des Facteurs influençant les émissions de Polluants sur le territoire Parisien.
- **Plan Marche de Plaine Commune** : Augmenter la part des déplacements à pied par rapport aux déplacements motorisés.
- **PUMIQAT** : Projets urbains et mobilités intégrant les exigences locales climat-énergie pour la qualité de l'air dans Toulouse Métropole.
- **TRAFFIC COMPOSANTES** : Identification des composantes du trafic sur lesquelles agir préférentiellement pour réduire la pollution d'une voie de circulation à Rennes.

Pour en savoir plus

Les récents travaux de l'ADEME

- Benchmark Péages urbains (juin 2014) : [ici](#)

L'ADEME a analysé, sans chercher à être exhaustive, les expériences de 15 péages urbains (dans les 12 pays recensés possédant un ou plusieurs péages urbains, parfois depuis plusieurs décennies). Le rapport « Etat de l'art sur les péages urbains : objectifs recherchés, dispositifs mis en œuvre et impact sur la qualité de l'air » montre que les péages urbains se sont multipliés dans les années 1995-2000, avec en général comme premier objectif la décongestion du trafic routier. Les impacts environnementaux sont rarement étudiés, étant donné d'une part que la réduction des nuisances environnementales n'est généralement pas l'objectif principal des péages urbains, et d'autre part l'importance des moyens à mettre en place pour les évaluer. Quelle que soit la ville, la mise en place d'un péage de cordon ou de zone réduit le trafic (de 15 à 85%), en général de façon pérenne.

- L'avis de l'ADEME sur les « Emissions de particules et de NOx par les véhicules routiers » (juin 2014)

L'ADEME a publié dernièrement son avis sur les émissions de particules et de NOx par les véhicules routiers. Les véhicules routiers font partie des sources d'émissions de particules. Leur concentration dans l'air produit des conséquences sanitaires significatives, notamment en zones urbaines denses. Depuis les années 1990, de nouvelles réglementations et technologies ont permis de réduire significativement ces émissions de polluants. Cet avis détaille les progrès réalisés et propose des recommandations pour poursuivre l'amélioration de la qualité de l'air. Le document est téléchargeable par [ici](#)

- Benchmark sur les Low Emissions Zone (juin 2014): [ici](#)

- Enquêtes sur l'auto-partage

-> mai 2014 : Enquête sur les usagers de deux services d'autopartage en Ile-de-France : Autolib et Mobizen à télécharger [ici](#) (étude du cabinet 6T avec le soutien financier de l'ADEME)

-> mars 2013 : Enquête de plus de 2 000 abonnés, qui permet de mieux comprendre les freins et les leviers relatifs à l'usage de l'autopartage en France (Etude du Cabinet 6 T avec France auto-partage et l'ADEME dans le cadre des projets du programme de recherche PREDIT), [sur le lien suivant.](#)



Les publications et outils



[« Agir pour des mobilités urbaines durables » Réf n° 8158](#)

Ce dernier ouvrage du Comité 21 réalisé avec le concours de l'ADEME propose plus de soixante recommandations et idées d'actions opérationnelles, illustrées de 120 exemples français et internationaux dont témoignent les entreprises et collectivités adhérents et partenaires du Comité 21. Dans une approche intégrée et collaborative, il s'adresse à toutes les parties prenantes de la mobilité, de l'usager au sociologue, du directeur des ressources humaines à l'étudiant, de l'élu à l'urbaniste.



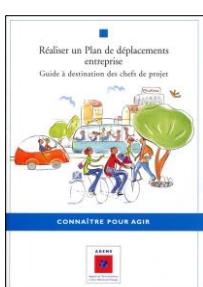
[« Je suis écomobile » Réf n° 8165](#)

Réalisé par *La main à la pâte* avec le concours de l'ADEME, ce guide pédagogique est destiné aux classes allant du CE2 à la 6 et vise à sensibiliser les élèves aux aspects environnementaux, sanitaires, économiques et sociaux des transports.



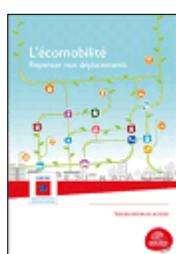
[« Elaborer un plan de déplacement d'établissement scolaire » Réf n° 7857](#)

Cette plaquette de sensibilisation rééditée en 2013 présente les étapes clé de la réalisation d'un car à pattes ou car à cycles permettant aux écoliers et aux collégiens de se rendre dans leur établissement en marchant.



[« Elaborer un plan de déplacement d'entreprise » Réf n° 7558](#)

Réédité en 2013, ce guide à destination du chef de projet d'un PDE délivre tous les conseils méthodologiques pour mener à bien un plan de déplacements prenant en compte tous les déplacements des salariés, des clients et des fournisseurs de l'entreprise.



[« L'écomobilité, Repenser nos déplacements » Réf n° 7234](#)

Ce document réalisé en 2012 avec France Nature Environnement (FNE) présente la démarche de management de la mobilité, ses principaux acteurs, les enjeux, les lois et outils réglementaires, les modes de transports alternatifs, l'intermodalité...



[**Bien choisir sa voiture : l'édition 2014 du « Car Labelling »**](#)

Le site internet donne accès aux fiches des véhicules particuliers vendus en France et permet de les comparer sur la base du bonus écologique, des consommations d'énergie, des rejets de CO₂ et des émissions de polluants réglementées. Cela inclut les nouvelles motorisations, les nouvelles carrosseries et bien sûr les nouveaux modèles.



[**« Utiliser le vélo au quotidien ; il n'y a que de bonnes raisons pour devenir cycliste. » Réf n° 7848**](#)

Édité par l'ADEME avec l'Association des consommateurs, du logement et du cadre de vie (CLCV ce dépliant délivre les bonnes raisons pour devenir cycliste : *pratique - peu onéreux - bon pour la santé - sans effet sur l'environnement - de plus en plus sûr en ville*) et donne les conseils utiles pour bien circuler - stationner son vélo – les astuces pour éviter les vols !

[**« Vélo et santé, tandem gagnant ! » Réf n° 7849**](#)

Édité par l'ADEME avec la FUB - Fédération des usagers de la bicyclette, ce dépliant résume les bénéfices de la pratique régulière du vélo : Sécurisant et économique (rouler à vélo n'est pas aussi dangereux qu'on le croit), Bon pour l'environnement (rouler à vélo n'émet pas de polluants nocifs pour la santé), Peu onéreux (à vélo, je garantis ma santé financière de mon portefeuille et j'économise)



[**« Infrastructures de transports terrestres, écosystèmes et paysages - Des liaisons dangereuses ? » - 2013 - éditions de la Documentation Française.**](#)

Les auteurs, dont l'ADEME, représentent diverses disciplines et proposent des éclairages sur les relations entre les infrastructures de transport terrestre, les territoires, les dynamiques de paysages et leurs interactions avec les systèmes écologiques et socio-économiques. Ambition : transmettre les connaissances acquises sur ces sujets et d'engager un dialogue entre chercheurs, responsables de politiques publiques et acteurs opérationnels.

➔ **Sans oublier :**



Calculez le coût de vos déplacements quotidiens avec la calculette éco-déplacements de l'ADEME www.ademe.fr/calculette-eco-deplacements



Calculez l'impact environnemental de vos déplacements (court ou long trajet) et comparez les différents modes de transports possibles !
www.ademe.fr/eco-comparateur



Le blog <http://transportsdufutur.typepad.fr/blog> et le compte Twitter des transports du futur : [@tdf_ademe](https://twitter.com/tdf_ademe)

Contacts presse

[Service de presse ADEME](#) / 01 58 47 81 28

www.ademe.fr / Twitter : [@ademe](https://twitter.com/ademe) et [@ecocitoyens](https://twitter.com/ecocitoyens)

Blog [ADEME Presse](#)

L'ADEME EN BREF

L'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME) 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.

L'ADEME est un établissement public sous la tutelle du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie et du ministère de l'éducation nationale, de l'enseignement supérieur et de la recherche. www.ademe.fr