

## CR - Laboratoire Climat

### Séance thématique « transport et mobilité »

#### PCAET – Communauté de communes du Mellois en Poitou

5 décembre 2023

#### Personnes présentes :

- Sylvain Griffault, VP aménagement et habitat
- Philippe Caclin, VP en charge de la politique de l'eau
- Nicolas Ragot, VP attractivité économique et touristique
- Marie Kohler, élue communautaire
- Michel Éprinchar, Conseil de développement
- Gilles Amiot, Conseil de développement
- Noémie Boivineau, chargée de mission climat-air-énergie
- Anne-Laure Pailloux, chargée de mission en charge du Projet de territoire et des démarches participatives
- Lucie Lavenac, cheffe de service planification à la Direction Aménagement et Habitat
- Maxime Verdin, La Traverse (animateur)

- **Introduction**
- **Présentation tour de table**
  
- **PRÉSENTATION DU DIAGNOSTIC THÉMATIQUE**

Remarque sur le levier relatif aux transports en commun : demande de précision sur le contenu de l'hypothèse.

- **ATELIER DE TRAVAIL**
  
- **Préférences théoriques**

Par levier, analyse :

- de l'impact espéré
- des co-bénéfices potentiels
- des externalités négatives potentielles

Travail en binôme/trinôme sur un ou plusieurs leviers. Possibilité de suggérer des leviers non-identifiés dans le diagnostic.

- Diminution des besoins de déplacement

Impacts espérés : diminution de la consommation énergétique et des émissions de gaz à effet de serre

Co-bénéfices potentiels : résilience du territoire par multipolarité, accès facilité aux services, possibilité de pouvoir se déplacer sans voiture jusqu'aux services de proximité (augmentation des déplacements doux), répartition des habitants sur le territoire, moins de réparation des

routes, réservation de certaines voies aux mobilités douces et sécurisation, création de commerces et de services de réparation de vélos

Externalités négatives potentielles : coûts du maintien voire du développement des services, modification du système économique à l'échelle du territoire à anticiper (exemple si des commerces se démultiplient, que deviennent ceux qui existent et qui ont une zone de chalandise plus grande ?)

Remarque :

- sur le co-bénéfice relatif aux moindres réparations des routes : il faudrait que l'utilisation de la voirie diminue significativement pour permettre la réduction du coût d'entretien. Supprimer une voie et la consacrer à d'autres modes de déplacement, c'est aussi beaucoup d'entretien.

- Transports en commun

Impacts espérés : impact limité notamment du fait du maillage du territoire

Co-bénéfices potentiels : innovation – transport sans chauffeur, diminution du trafic routier et augmentation de la sécurité sur les routes

Externalités négatives potentielles : contraintes horaires fixes, coût du déplacement par personne et par kilomètre plus important, offre insuffisante

Remarque : sur la contrainte des horaires, possibilité d'assouplir les horaires de travail de façon générale.

- Modes de déplacement doux

Impacts espérés : impact limité en matière d'émissions de gaz à effet de serre et de consommation énergétique

Co-bénéfices potentiels : davantage de pratiques sportives, meilleure santé de la population, possibilité de développer le pédibus pour sensibiliser aux déplacements doux dès le plus jeune âge, réduction des coûts pour le citoyen et augmentation du pouvoir d'achat

Externalités négatives potentielles : problématique des temps de trajets, souci des intempéries, enjeu de sécurisation des modes de déplacements doux, notamment hors des bourgs.

- Covoiturage

Impacts espérés : réduction des émissions de gaz à effet de serre, réduction modérée de la consommation énergétique

Co-bénéfices potentiels : lien social, solidarité, mutualisation des coûts de transport, augmentation de l'offre locale de transport, le maillage pour le besoin de déplacement du quotidien

Externalités négatives potentielles : besoin d'infrastructures nouvelles, type parking de covoiturage à développer ou à réaménager, maintien du volume de déplacement en voiture, ne rend pas autonomes les individus dépourvus de propre moyen de locomotion ou de transport collectif, contrainte horaire et dépendance au chauffeur

Remarque : le développement d'une plateforme locale pourrait devenir un service public.

- Diminution des besoins - Marchandises

Impacts espérés : réduction forte des émissions de gaz à effet de serre, réduction modérée de la consommation énergétique, réduction de la pollution de l'air

Co-bénéfices potentiels : développement des circuits courts, gain économique local (tournées de commerces ambulants), renforcement du lien social, moins de détérioration des infrastructures routières, modernisation des entreprises de transport par la rationalisation des tournées, baisse du coût pour l'employeur, augmentation du réemploi

Externalités négatives potentielles : diminution de l'activité sur le territoire, de l'emploi, mise en difficulté des entreprises de transport sur le territoire.

Remarques :

- on pourrait resserrer les enseignes de distribution pour concentrer les plateformes logistiques

- ce levier passe par la diminution de la consommation. Multiplication des circuits courts de proximité, incitation à l'achat local. Un des premiers leviers : ce qu'on consomme de manière complètement inutile, que l'on jette... peut devenir une ressource. Chez les particuliers mais aussi chez les entreprises et les organisations (exemple des produits d'entretien pour les écoles, gain économique). Cela rejoint les échanges sur l'économie circulaire du Labo précédent sur le tertiaire et l'industrie.

- Écoconduite et réduction des vitesses

Impacts espérés : Réduction modérée des émissions de gaz à effet de serre, de la consommation énergétique et de la pollution de l'air

Co-bénéfices potentiels : baisse de l'accidentologie, moins d'usure de pièces comme les freins, gain financier, valorisation du paysage, bien-être, « slow lifestyle »

Externalités négatives potentielles : mécontentement lié à l'augmentation du temps de trajet (pas forcément observable en réalité mais ressenti comme tel), levier qui repose sur un changement d'habitudes individuelles (risque de réfractaires au changement, ex. crise des gilets jaunes), coût du changement de la signalisation routière.

Remarques :

- le véhicule électrique incite naturellement à l'écoconduite, et c'est la même chose pour l'hybride ;

- ce levier nécessite peut-être des formations à l'écoconduite

- Évolution des motorisations

Impacts espérés : réduction de la consommation d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre

Co-bénéfices potentiels : baisse des nuisances sonores, baisse du trafic de matières dangereuses (carburant)

Externalités négatives potentielles : besoin d'une production suffisante d'énergie électrique, accès difficile aux bornes de recharges, pollutions liées au recyclage et à la fabrication des batteries

- question de la capacité d'équipement et des potentiels laissés pour compte : plus cher globalement que la voiture thermique
- question du biogaz et du biocarburant qui ne doit pas être oubliée

- Évolution des motorisations – Marchandises

Impacts espérés : réduction de la consommation d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre

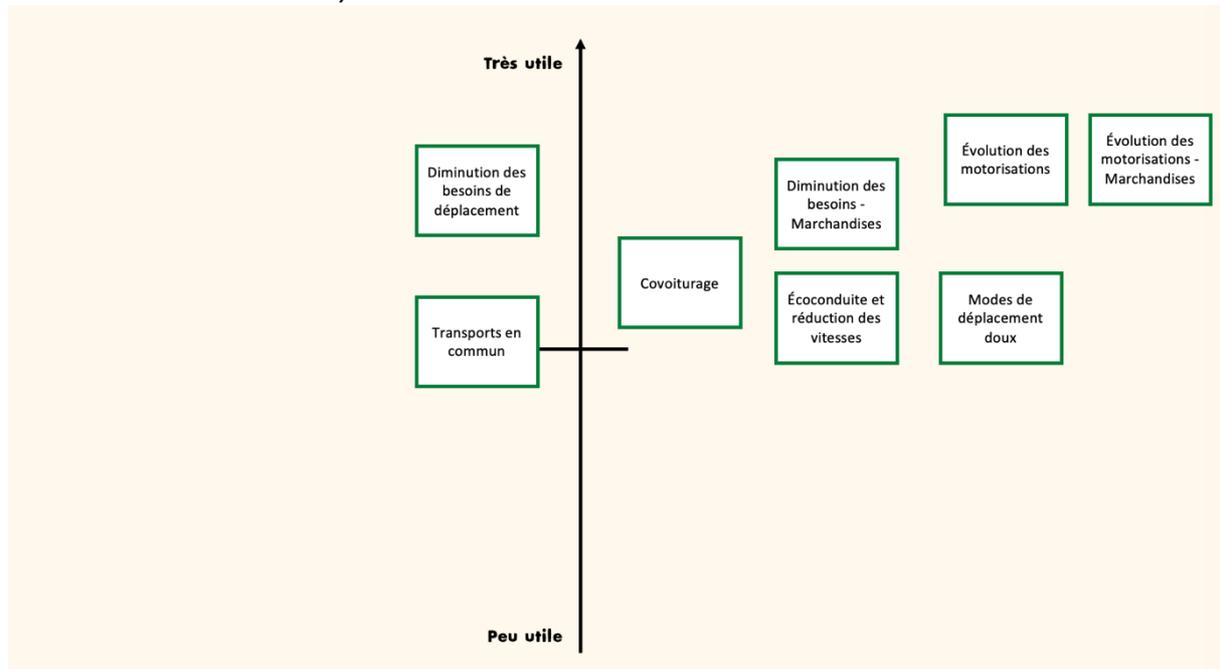
Co-bénéfices potentiels : développement des installations autonomes (électricité) ou en autoconsommation partagée, gain financier via les pompes GNV

Externalités négatives potentielles : coût des véhicules électriques, investissement difficile pour les artisans concernés

Remarques :

- sur le déploiement des énergies renouvelables, les méthaniseurs --> co-bénéfice ou externalité négative selon la façon dont c'est mis en œuvre : détournement des cultures alimentaires ? Attention aussi à l'agrandissement généralisé des exploitations agricoles.
- attention à l'effet « territoire terrain de jeu » pour les porteurs de projet de production énergétique.
- investissement difficile, besoin d'accompagnement des artisans sur cette dynamique

*Au regard de ces différents éléments, les différents leviers ont été placés comme suit sur le graphique ci-dessous, selon leur niveau d'utilité (en haut, les leviers les plus utiles, et en bas, les leviers les moins utiles).*

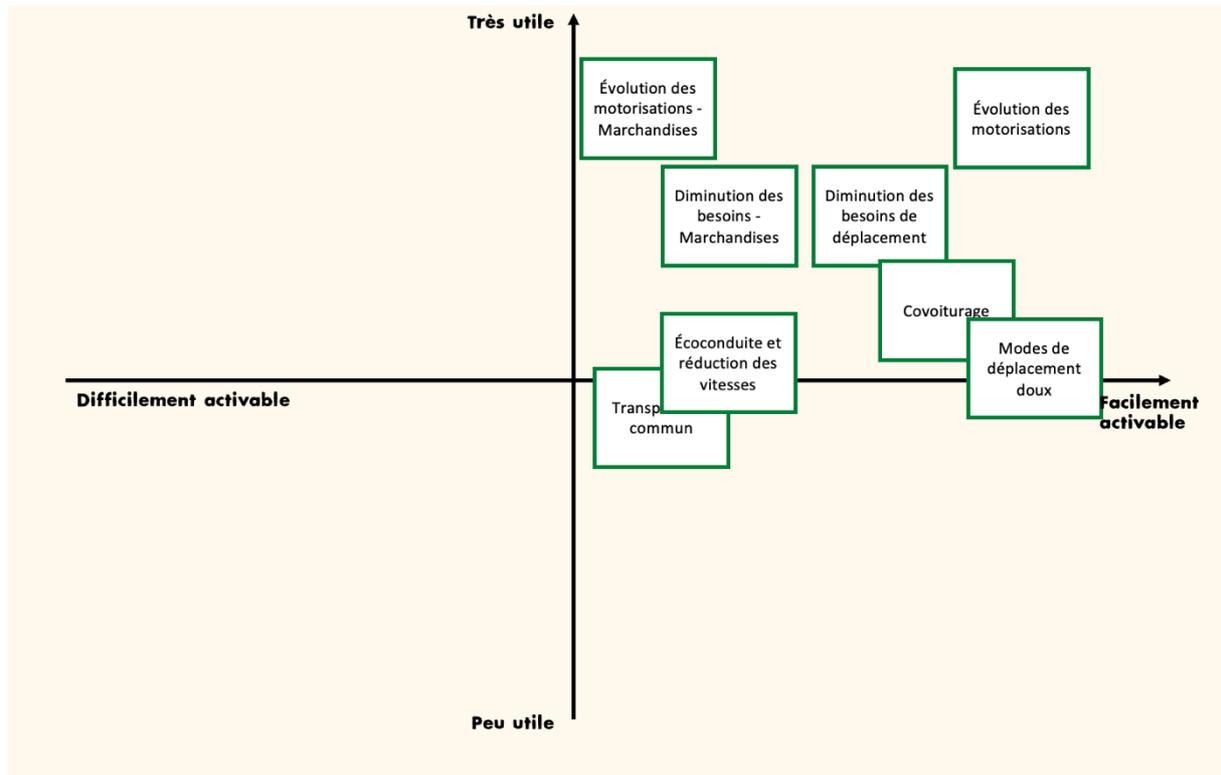


- **Priorisation pratique**

Par levier, analyse des limites et des opportunités opérationnelles.

Concrètement, la question posée ici est la suivante : quels leviers sont facilement activables et quels leviers sont difficilement activables sur ce territoire ?

Après avoir discuté successivement chaque levier, ils ont été placés comme suit :



Principaux éléments discutés lors de cette priorisation pratique :

- Évolution des motorisations - Marchandises  
Motivation écologique mais aussi économique (manne financière, justification économique) des entreprises : si on a la capacité à investir dans la voiture, c'est rapidement rentable. Dépendance à la fourniture.  
Demain, si on impose le GNV, ça va facilement faire évoluer les pratiques professionnelles. Ce serait aussi à la collectivité de montrer l'exemple avec les bennes à ordures ménagères.  
Sur la partie production, le PCAET peut être un levier pour cette évolution.
- Évolution des motorisations  
Plus facile que le levier précédent car il y a davantage d'évolutions actuellement vers l'électrique que vers le biogaz. Des leviers incitatifs existent déjà. De plus en plus de fabricants proposent des voitures électriques à bas coût.
- Diminution des besoins – Marchandises  
Dépend des consommations individuelles
- Diminution des besoins de déplacement

Plus facilement activable par la collectivité, moins dépendant des volontés individuelles

- Covoiturage

Pratique facile à développer mais plus difficile à enclencher. Association déjà existante sur le territoire CIF SP : conseillers en mobilités, service de covoiturage. Demande qui augmente rapidement sur les besoins de mobilité et d'insertion.

Attention, parce que ce modèle fonctionne avec des plateformes qui ont une taille critique. Service qui pourrait être mutualisé par plusieurs collectivités.

- Écoconduite et réduction des vitesses

On s'attaque au « conducteur roi », donc il n'est pas forcément très facile de transformer les comportements. Ce levier pose la question de l'accompagnement au changement.

- Modes de déplacement doux

Existant bien en place

- Transports en commun

Flotte de minibus déjà existante, qui facilite l'activation de ce levier. Si on parle de transports en commun autour de minibus, c'est pertinent pour le territoire. C'est moins le cas si on pense aux bus/trams... Il serait également possible d'utiliser les bus scolaires, par exemple avec un GPS permettant de suivre en temps réel le tracé.

Remarque générale

Globalement, on a envie de tout faire sur ce territoire en matière de mobilités. Mais on accuse un manque de moyens. On comprend surtout, pour cette thématique en particulier, que c'est l'addition de petites mesures qui permet d'avoir un effet levier en matière de mobilité.

• **Présentation du calendrier des prochaines séances et clôture**