

Covoiturage et vélo permettraient de réduire de 60 % les émissions de CO2 en zones périurbaines d'ici à 2026

Par Souen Léger

Vélo, covoiturage et transports publics express : tel est le trio gagnant pour mettre en œuvre un système de mobilité bas-carbone, assure le think tank français The Shift Project dans un rapport publié le 14 septembre 2017, dans le cadre des assises de la mobilité. Ensemble, d'ici à 2026 et par rapport aux niveaux de 2008, la bicyclette et le covoiturage permettraient de faire baisser les émissions de CO2 liées aux déplacements en zones périurbaines de 21 à 60 %, selon les scénarios envisagés. Le télétravail et l'évolution de la distribution des achats, dont les impacts à l'horizon 2026 ont aussi été étudiés, sont en revanche considérés comme des "stratégies moins prometteuses".



"Notre action ne se réduit pas à rendre les véhicules propres. Nous devons également mieux les utiliser grâce au covoiturage, nous devons encourager les mobilités actives ou la multimodalité, et réduire les mobilités subies, par exemple en développant le télétravail", a déclaré la ministre des Transports Elisabeth Borne le 19 septembre en ouverture des assises de la mobilité (lire sur AEF). Dans un rapport publié le 14 septembre, en amont de cet événement, le think tank français The Shift Project fait le tri entre ces différentes solutions et estime que la mise en œuvre

d'un système de mobilité bas-carbone en zones périurbaines doit passer par le vélo, le covoiturage et les transports publics express.

À la clé, une réduction des émissions de CO2 dues à la mobilité locale des personnes dans les zones périurbaines pouvant aller jusqu'à 70 % d'ici à 2026 par rapport aux niveaux de 2008. Ces zones, aussi dites de moyenne densité, abritent quelque 27 millions de Français, soit 43 % de la population métropolitaine. Aussi constituent-elles "un chantier décisif de la décarbonation de la France", selon le rapport du think tank.

UNE MOBILITÉ ASSURÉE À 85 % PAR LA VOITURE INDIVIDUELLE

Afin de proposer une alternative au "tout voiture" dans le périurbain, où la mobilité est aujourd'hui assurée à 85 % par la voiture particulière, le groupe de réflexion prône ainsi des évolutions majeures dans les habitudes de déplacement. Pour chacune des cinq solutions analysées (système vélo, covoiturage, transports publics express, distribution des achats et télétravail), il estime les retombées attendues d'ici à 2026, non seulement en termes de bénéfice net annuel en

calculant le solde financier suite aux investissements nécessaires, mais aussi en termes de réduction des émissions de CO2.

Il évalue également l'effort politique à fournir pour mettre en place ces alternatives. À chaque fois, deux scénarios sont envisagés : l'un dit "volontariste" s'appuie sur des mesures "ambitieuses et réalistes", l'autre dit "potentiel maximal" suppose que les solutions proposées seront utilisées pour tous les trajets "où cela semble raisonnable".

Scénario	Bénéfice net annuel ¹		Dont baisse des dépenses de mobilité des ménages ³		Effort politique nécessaire		Réduction des émissions de CO2 ⁴	
	Volontariste	Potentiel Maximal	Volontariste	Potentiel Maximal	Volontariste ou Potentiel Maximal	Volontariste	Potentiel Maximal	
Système vélo	0 €	+3 Mds€	100 €	300 €	+++	15 %	33 %	
Covoiturage	+2 Mds€	+8 Mds€	200 €	700 €	+	6 %	27 %	
Transports publics express	N/A	+0,8 Md€	N/A	100 €	+	N/A	8 %	
Distrib. collab. ou tournée	N/A	-3 ou -0,4 Md€	N/A	-200 ou -30 €	+ ou ++++	N/A	4 ou 9 %	
Télétravail	-0,2 Md€	-0,8 Md€	30 €	100 €	++	1 %	5 %	
Domaines combinés	-1 Md € ²	+2 Mds€	0 € ²	500 €	++++	25 % ²	60 %	

¹ à titre de comparaison, la mobilité dans les ZMD a coûté environ 40 Mds € en 2016 (CAPEX + OPEX) ² comprend le Pot. Max. de la distribution collaborative ³ correspondant aux économies réalisées par le ménage sur son budget mobilité (€/an/ménage ZMD) ⁴ par rapport au scénario de Référence

LE VÉLO ET LE COVOITURAGE SYNONYMES DE BÉNÉFICES ÉCONOMIQUES

Le système vélo (entre -15 et -33 % d'émissions de CO2 selon le scénario) est de loin le plus bénéfique, considère le rapport. "Il induit à terme un bénéfice économique net important", de 3 milliards d'euros, "autant globalement que sur les dépenses de mobilité des ménages", est-il précisé. L'argument économique n'est pas négligeable, les zones périurbaines se caractérisant par des ménages aux revenus plus modestes de l'ordre de 19 300 € de revenu annuel moyen net par ménage contre 22 300 à 25 200 € ailleurs, selon le rapport.

Le Gart s'insurge contre la suppression de la prime à l'achat d'un vélo à assistance électrique

Peu après l'ouverture des assises de la mobilité, la fin de la prime à l'achat d'un vélo à assistance électrique a fait réagir le Gart. Mise en place en février 2017, celle-ci pouvait atteindre un montant de 200 euros. "C'est un signal particulièrement dommageable et susceptible de remettre en cause l'efficacité des politiques de déplacements menées localement par les AOT", a déploré le Gart le 2 octobre.

Avant le lancement des assises, plusieurs associations environnementales plaident également pour le maintien de la prime pour l'achat d'un vélo à assistance électrique, en plus de proposer la création d'un budget national vélo de 200 M€ par an (lire sur AEF). Elles souhaitent aussi rendre obligatoire l'indemnité kilométrique vélo pour l'ensemble des entreprises.

Le covoiturage apparaît comme l'autre solution la plus intéressante à appliquer car il représente un potentiel de réduction des émissions de CO2 important (entre -6 et -27 % d'émissions de CO2 selon le scénario). Par ailleurs, il implique des "mesures techniquement faciles à mettre en place à court terme, nécessitant un faible investissement pour une réduction notable des dépenses", juge le think tank. Selon ses estimations, le bénéfice net attendu de cette solution s'élève ainsi à 8 milliards d'euros. Les transports publics express (-8 % d'émissions de CO2 dans le scénario potentiel maximal) représentent, eux, "un potentiel de réduction des émissions de CO2 non négligeable en Île-de-France, et sur les grands axes autour des agglomérations", note le rapport.

LE TÉLÉTRAVAIL TROP CHER POUR TROP PEU DE RÉDUCTION DE CO2

En revanche, s'il pourrait permettre de réduire les émissions de CO2 des zones périurbaines de 4 à 9 % d'ici 2026, le système de distribution des achats à domicile (par tournées, ou collaborative) "semble cher et difficile à mettre en œuvre à court terme", souligne l'étude, en raison du changement important qu'il représente.

De la même façon, le télétravail, avec "seulement" 5 % de réduction des émissions de CO2 attendues sur la période et un solde financier négatif à - 800 millions d'euros, "n'est pas un levier

à privilégier", tranche le groupe de réflexion. En combinant ces cinq domaines d'action, The Shift Project vise un bénéfice net annuel de 2 milliards d'euros dans son scénario le plus optimiste, 1 milliard dans son scénario volontariste.