

Participation du collectif Vélo Pays de la Loire à la COP Régionale

Le vendredi 25 et 19 avril s'est tenue la Cop régionale des pays de la Loire, à laquelle le collectif a participé.

S'inscrivant dans la même démarche que les Cop internationales, l'objectif fixé pour cette COP régionale était de définir les leviers d'actions régionaux, alignés avec les objectifs nationaux, de réduction des gaz à effet de serre (GES) et de préservation de la biodiversité.

Sur le modèle du plan d'action de la planification écologique lancée en 2023 par le ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires, 6 groupes de travail thématiques ont été constitués pour cette COP, dont le groupe de travail "Mieux se déplacer".

Le collectif a participé au travail de ce groupe, lors des 2 journées dédiées.

Journée du 25 avril

Le diagnostic sur la thématique "mieux se déplacer" a été présenté aux participants du groupe.

Ce diagnostic décrivait les principaux leviers d'actions identifiés pour réduire les émissions de gaz à effet de serre pour le secteur des transports, distinguant ainsi transport des voyageurs et des marchandises.

Les 5 leviers d'action pour le transport de voyageur étaient ainsi classés par ordre d'importance:

- **L'électrification du parc de véhicules via la multiplication par 10 du nombre de véhicules électriques dans les Pays de la Loire**
- **Accroître l'efficacité et le développement des carburants décarbonés pour les véhicules**
- **Le développement de l'usage du vélo et des transports en commun**
- **Le développement du covoiturage**
- **La réduction des déplacements**

La présentation du diagnostic, de cette hiérarchisation des leviers d'actions, et de leur potentiel mise en oeuvre a donné lieu à de nombreux échanges, et a suscité de nombreuses réactions.

Les échanges avec les participants et les éclairages que nous avons pu porter sur la question du vélo ont permis de faire ressortir plusieurs éléments, détaillés ci-dessous.

La question du transport de marchandises n'a malheureusement pu être évoquée que brièvement au cours de ce partage de diagnostic.

Au terme de ces échanges, l'inversion des priorités d'action GES a été collectivement actée, faisant de la réduction de déplacements et de la massification de l'usage collectif de véhicule le levier d'action prioritaire pour la réduction des gaz à effet de serre. Les actions ont également été affinées et classées dans cet ordre:

1. **Réduire les déplacements et massifier l'usage collectif des véhicules** : augmenter le remplissage des voitures, favoriser le covoiturage, réduction des déplacements
2. **Favoriser l'intermodalité et le report modal vers les mobilités actives et les modes collectifs** : développer le réseau cyclable, développer l'offre de transport en commun et les SERM, soutenir l'usage du vélo
3. **Poursuivre la décarbonation et la réduction du parc de véhicules individuels**: augmentation de la part des véhicules électriques particuliers, électrification des flottes de bus, de cars et des poids lourds, poursuivre le déploiement de bornes de recharge
4. **Adapter les flux logistiques et décarboner le transport de marchandises** : favoriser la sobriété logistique, soutenir le fret ferroviaire et fluvial, remplacer les véhicules par une motorisation moins polluante

Les participants du groupe "Mieux se déplacer" se sont ensuite répartis dans 4 sous-groupes, chacun portant sur un des leviers d'action pré-cités, afin de proposer des solutions pour la mise en oeuvre de ce volet d'actions.

Le CVPDL a naturellement participé au sous-groupe 2 "**Favoriser l'intermodalité et le report modal**

vers les mobilités actives et les modes collectifs”

Au terme d'une heure d'échanges, notre sous groupe s'est positionné en faveur de la **création d'une Agence régionale de la mobilité. En effet, au regard du rôle de la région**, cheffe de file de la mobilité qui coordonne et favorise les actions des AO à l'échelle des bassins de vie et dans le cadre des **contrats opérationnels**, une agence régionale de la mobilité s'incrèverait pleinement dans cette démarche, et permettrait de couvrir différents champs d'actions à mettre en oeuvre :

Développer une réflexion sur les mobilités en fonction de 3 zones géographiques : l'urbain, l'inter-ville et le rural • Sur cette base, cartographier et diagnostiquer au travers d'études les déplacements par modes et chaînes de déplacement • Accentuer la cartographie des besoins en mobilité au travers de diagnostics de territoires • Identifier les zones blanches d'offres de mobilité et y répondre en fonction des besoins et contraintes usagers
Dans l'optique de provoquer un report modal plus massif vers les TC, le vélo, voire le covoiturage, travailler le développement de l'intermodalité par axes de déplacement (en identifiant une dizaine d'axes qui concentrent des déplacements à l'échelle régionale) : • Avec tous les acteurs de la mobilité autour de la table, dont les usagers et usagères des transports, et en s'appuyant sur les comités de lignes • Faciliter le parcours des personnes pour que l'offre d'intermodalité soit plus lisible. Cela devant ainsi passer par une facilitation du parcours usager des TC via une harmonisation de la billetterie, voire des tarifs • Objectif : adapter l'offre et les solutions proposées aux besoins en mobilité identifiés
Renforcer les aides financières notamment auprès des personnes les plus précaires, pour que ces dernières ne soient plus entravées dans leurs déplacements (pour rappel, 13,3 millions de Français
Etablir un avantage comparatif pour les modes alternatifs par rapport à la voiture lors de réaménagements de la voirie, pour favoriser le changement d'usage : • le dédoublement de voies de bus sur les 2x2 voies • La requalification de la voirie pour renforcer la place du vélo et des transports collectifs • Poursuivre l'aménagement des routes, particulièrement sur les communes périurbaines et rurales, pour favoriser la pratique du vélotaf
Développer des infrastructures cyclables (ville et campagne) dans le cadre d'un schéma directeur vélo
Créer une campagne de communication / sensibilisation / d'éducation à la mobilité en insistant sur l'accessibilité et la facilité de la prise des transports collectifs, casser les stéréotypes existants en la matière et rendre désirables les mobilités actives et modes collectifs
Développer des postes de « mobilologues » qui animeront des réunions sur le partage de connaissance sur le sujet de la mobilité, partageront les bonnes pratiques, les outils existant
Promouvoir les mobilités décarbonées et/ou les modes collectifs et mettre en place des services spécifiques lors d'événements organisés dans la région (événements sportifs, culturels...), et ce pour les événements de tous types d'envergure (exemple: les matchs sportifs amateurs dominicaux)
Promouvoir la marche comme mode de déplacement pour les trajets courts et prévoir les aménagements urbains correspondants
Accompagner les élus pour les aider à assumer le coût politique de mesures qui contraignent l'usage de la voiture

Journée du 19 avril

L'objectif de seconde journée dédiée à la COP a été de classer les actions issues des différents groupes de travail. Bien que les actions pré-citées s'inscrivent dans une démarche globale, l'exercice attentif des personnes participantes a été de prioriser 4 des actions citées ci-dessus, à travers un système de vote en ligne.

Pour préparer au mieux ce classement, le collectif s'est notamment appuyé sur la thèse d'Aurélien Bigo, afin d'objectiver les mesures les plus pertinentes à mettre en oeuvre pour réduire les émissions des GES dans le secteur des transports. Celui – ci classe ainsi hiérarchiquement les leviers de décarbonation.

$$CO_2 = \text{Demande de transport} \times \text{Report modal} \times \text{Taux de remplissage} \times \text{Efficacité énergétique des véhicules} \times \text{Intensité carbone de l'énergie}$$

En effet, l'augmentation de la demande de transport et le report modal représente le levier avec le plus important un potentiel de réduction des GES à horizon 2050, avec une réduction entre -10% et -25% pour la demande de transport, et une réduction de -20% pour le report modal.

De plus, le levier du report modal apparaît comme celui pour lequel les externalités positives sont significativement plus nombreuses.

Tableau 20 : Impact des évolutions citées dans les scénarios sur les externalités des transports, hors CO₂

Impact	Demande de T.				Report modal				TR	Efficacité Ener.			Intensité Carb.															
	Densification	- Etalement	Télétravail	Commerce proximité	Prod. et conso. locales	+ Bus et cars	+ Train	+ Vélo	- Avion	- Voiture	+ Fret fer. et fluvial	- Poids-lourds	Covoiturage	Autopartage	TR Poids-lourds	↓ poids véhicules	↓ vit. axes rapides	↓ vitesse en ville	Eco conduite	Progrès moteur	Electrique	Agrocarburants	GNV	BioGNV	Hydrogène	Taxe carbone	Sobriété	Technologie
Positif																												
Neutre																												
Négatif																												
?																												
Incertain																												
EXTERNALITES																												
Energies fossiles																												
Conso. d'énergie																												
Pollution atmosphérique																												
Autres pollutions																												
Conso. d'espace / Biodiv.																												
Métaux																												
Bruit																												
Congestion routière																												
Accidentologie																												
Sédentarité																												
Dépendance automobile																												
Inégalités territoriales																												
Inégalités sociales																												
Résilience																												

Au terme du vote, les **actions ayant été identifiées comme prioritaires à mettre en oeuvre dans le cadre de la création de cette agence régionale de la mobilité** ont été :

- Le développement de l'intermodalité par axes de déplacement
- Le développement d'une réflexion sur les mobilités en fonction de 3 zones géographiques
- Une unification de la billettique voire de la tarification
- Le développement des infrastructures cyclables (ville et campagne) dans le cadre d'un schéma directeur vélo

Les modalités de déclinaison de ces actions en feuille de route ne sont pas encore connues, mais la feuille de route devrait être finalisée à l'été 2024.

Le collectif reste mobilisé sur ce dossier.