



**PRÉFÈTE  
DE LA RÉGION  
AUVERGNE-  
RHÔNE-ALPES**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



# **COP Auvergne-Rhône-Alpes**

## Transport - Réunion 1 (R1)

05 mars 2024

# Au programme

- **Mot d'accueil de la DREAL (5 min)**
- **Tour de table (15 min)**
- **Contexte et objectifs de la COP (15 min)**
  - Contexte de la COP
  - Rétroplanning des travaux en Auvergne-Rhône-Alpes
  - Objectif de la première réunion sectorielle et présentation des livrables attendus
- **Etat des lieux et défis sur les leviers des transports en Auvergne-Rhône-Alpes (25 min)**
  - Etat des lieux du secteur en région
  - Chemin parcouru et restant à parcourir
  - Présentation des 4 défis prioritaires identifiés
- **Temps d'échanges et de co-construction (1h45)**
  - Réactions et échanges sur les défis prioritaires identifiés – 30 min
  - Identification par les acteurs des actions structurantes déjà en œuvre, à renforcer ou à engager, en lien avec ces défis – 45 min
  - Partage en plénière – 30 min
- **Conclusion et prochaines étapes (15 min)**

# Mot d'accueil

**Antoine GOUPIL**

Chef de service délégué « Service Mobilité, Aménagement, Paysages »

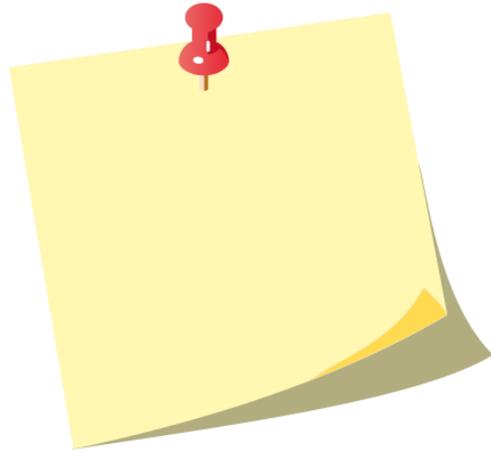
Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Auvergne-Rhône-Alpes

# Au programme

- **Mot d'accueil de la DREAL (5 min)**
- **Tour de table (15 min)**
- **Contexte et objectifs de la COP (15 min)**
  - Contexte de la COP
  - Rétroplanning des travaux en Auvergne-Rhône-Alpes
  - Objectif de la première réunion sectorielle et présentation des livrables attendus
- **Etat des lieux et défis sur les leviers des transports en Auvergne-Rhône-Alpes (25 min)**
  - Etat des lieux du secteur en région
  - Chemin parcouru et restant à parcourir
  - Présentation des 4 défis prioritaires identifiés
- **Temps d'échanges et de co-construction (1h45)**
  - Réactions et échanges sur les défis prioritaires identifiés – 30 min
  - Identification par les acteurs des actions structurantes déjà en œuvre, à renforcer ou à engager, en lien avec ces défis – 45 min
  - Partage en plénière – 30 min
- **Conclusion et prochaines étapes (15 min)**



# Tour de table



**Vous avez 30 secondes pour nous partager oralement :**

- **Votre organisation et votre fonction**
- **En 1 mot**, votre attente principale pour la COP en Auvergne-Rhône-Alpes

# Au programme

- **Mot d'accueil de la DREAL (5 min)**
- **Tour de table (15 min)**
- **Contexte et objectifs de la COP (15 min)**
  - Contexte de la COP
  - Rétroplanning des travaux en Auvergne-Rhône-Alpes
  - Objectif de la première réunion sectorielle et présentation des livrables attendus
- **Etat des lieux et défis sur les leviers des transports en Auvergne-Rhône-Alpes (25 min)**
  - Etat des lieux du secteur en région
  - Chemin parcouru et restant à parcourir
  - Présentation des 4 défis prioritaires identifiés
- **Temps d'échanges et de co-construction (1h45)**
  - Réactions et échanges sur les défis prioritaires identifiés – 30 min
  - Identification par les acteurs des actions structurantes déjà en œuvre, à renforcer ou à engager, en lien avec ces défis – 45 min
  - Partage en plénière – 30 min
- **Conclusion et prochaines étapes (15 min)**

# Pourquoi se lancer dans des travaux de planification écologique ?

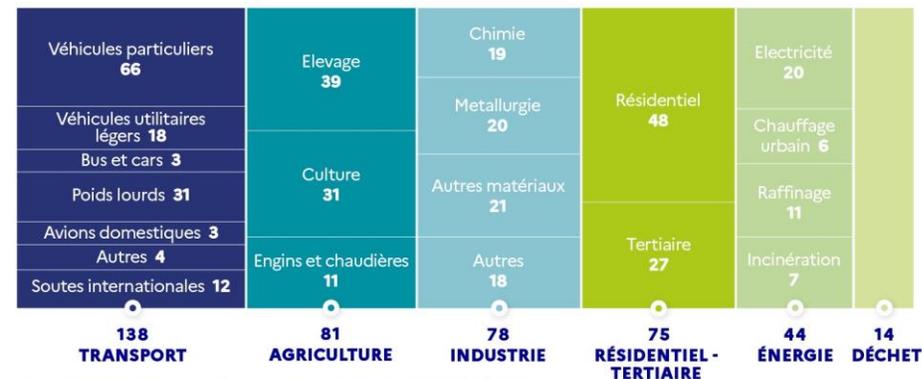
La réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) est l'une des clés de la transition écologique. Si les émissions brutes de la France ont été réduites de 20 % entre 1990 et 2019, nous devons aujourd'hui accélérer, et **réussir à faire davantage en 7 ans que ce que nous avons fait ces 33 dernières années en baissant de 55% nos émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2030 (et de 75% d'ici à 2050)**. L'objectif fixé est celui d'une **d'une accélération de la mise en œuvre de nos actions**.

Par ailleurs, la France s'engage également contre la perte de biodiversité notamment avec la **Stratégie nationale pour la biodiversité**. Malgré cela, la **perte de biodiversité se poursuit**, et le **constat de dégradation mondiale** de la biodiversité s'applique aussi en France.

Enfin, la gestion des ressources naturelles est vitale pour un avenir plus durable. Il est essentiel de préserver nos ressources car celles-ci contribuent à **limiter les effets du changement climatique**. Cela implique également de **réduire les pollutions et de protéger nos sols**. La planification écologique doit promouvoir une **utilisation durable de ces ressources**, en arrêtant l'exploitation excessive et en **favorisant leur régénération**.

## Emissions de gaz à effet de serre (GES) en France par secteur d'activité

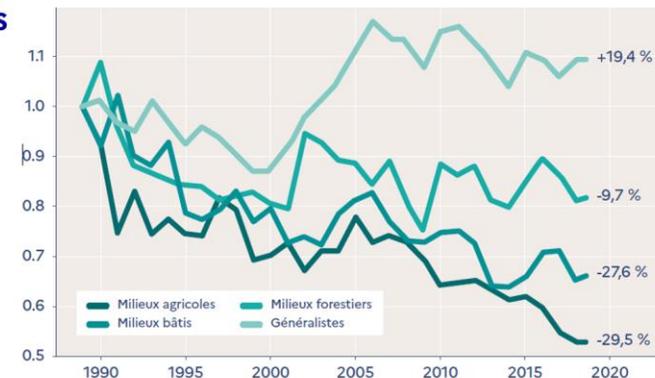
Chiffres de l'année 2021 en millions de tonnes équivalent CO<sub>2</sub>



Source : CITEPA-SECTEN, baromètre mensuel – hors UTCATF

## Les populations animales continuent à décliner

Évolution temporelle de l'abondance relative des populations d'oiseaux par groupe de spécialisation (STOC)



Sources : MNHN, OFB

# Les travaux de planification écologique ont permis de construire un plan qui donne **de la visibilité à l'action pour 2030**



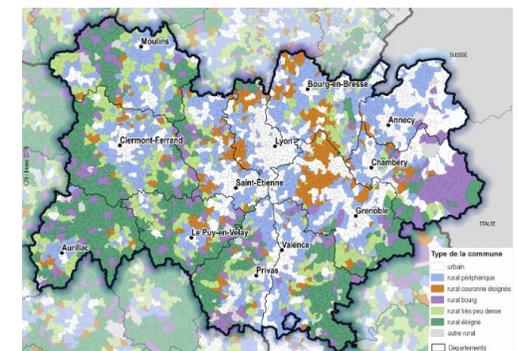
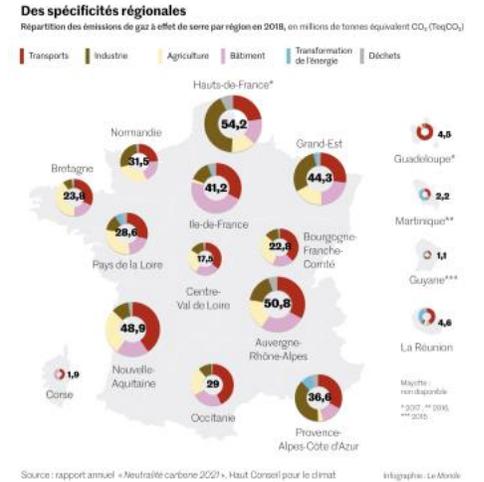
- **Un plan complet**, qui ne se limite pas à la baisse des émissions de gaz à effet de serre, mais apporte aussi les solutions pour **enrayer l'effondrement de la biodiversité, gérer durablement nos ressources naturelles** (eau, biomasse, foncier) et **s'adapter** au changement climatique
- **Un plan collectif**, qui associe l'État, les entreprises, les collectivités locales et qui tient compte de la réalité du quotidien et des spécificités de chaque territoire
- **Un plan cohérent avec notre stratégie de réindustrialisation et de souveraineté**, car il va permettre de créer des emplois, permettre de réduire nos dépendances aux énergies fossiles importées et d'implanter de nouvelles productions sur notre sol.
- **Un plan concret**, qui repose sur des leviers tangibles, permettant un choix éclairé des actions à déployer sur les territoires de la COP.

# Les principaux enjeux de la territorialisation de la planification pour la région AURA

Un **enjeu d'harmonisation** des démarches à différentes échelles et d'intégration des spécificités de chaque territoire, en posant un cadre commun qui permet un dialogue articulé et une vision commune entre les différents acteurs territoriaux ;

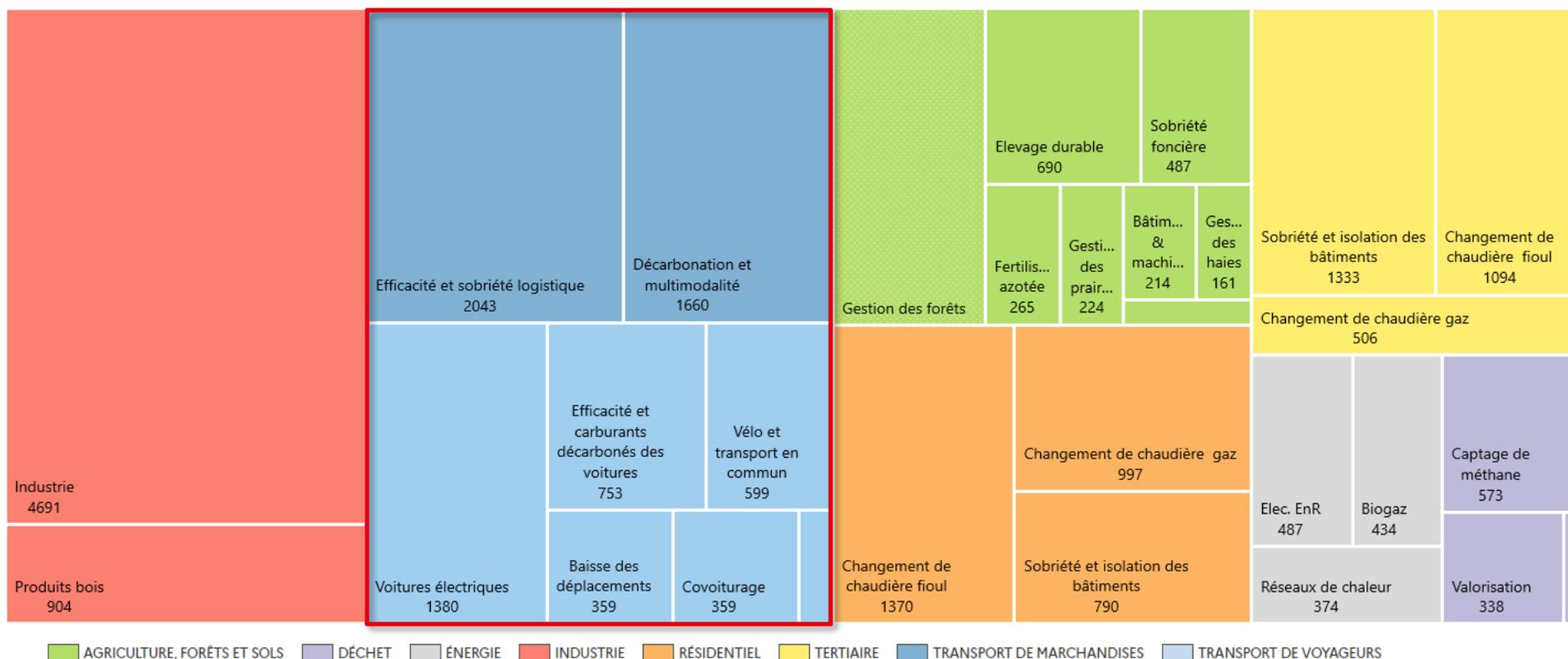
Un **enjeu d'appropriation** au niveau territorial de l'impact actuel spécifique à chaque territoire, de la nécessité de la décarbonation, la préservation de la biodiversité et la gestion des ressources ;

Un **enjeu de massification des actions à mettre en œuvre à court terme qui passe par la mobilisation et l'engagement** de l'ensemble des collectivités territoriales, mais aussi des entreprises et des citoyens, en vue d'un partage de l'effort équilibré.



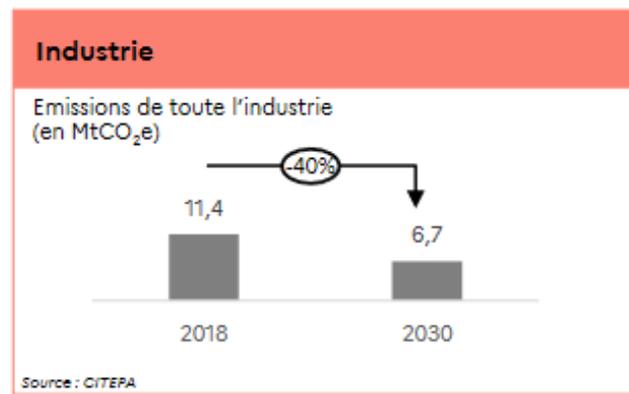
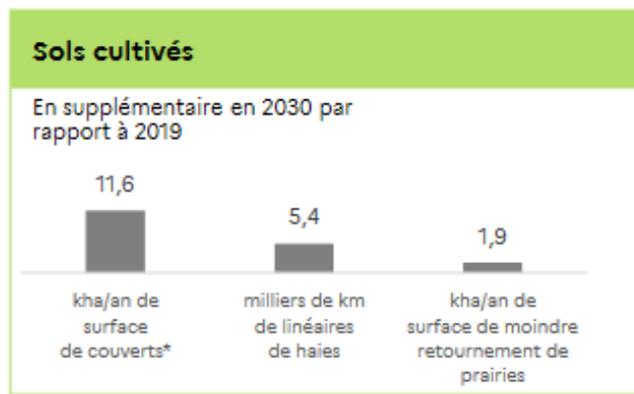
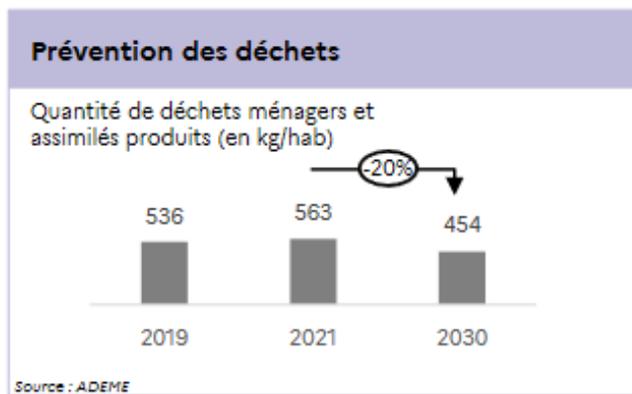
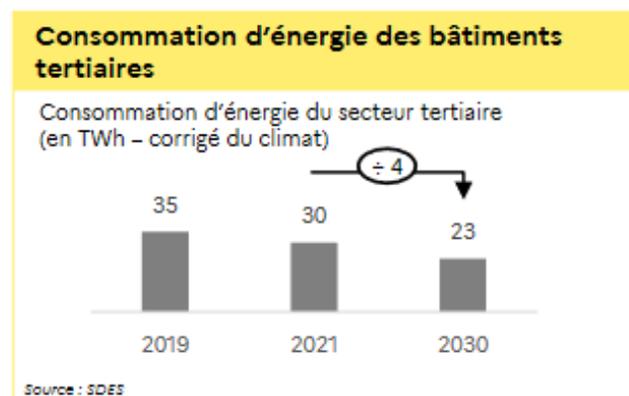
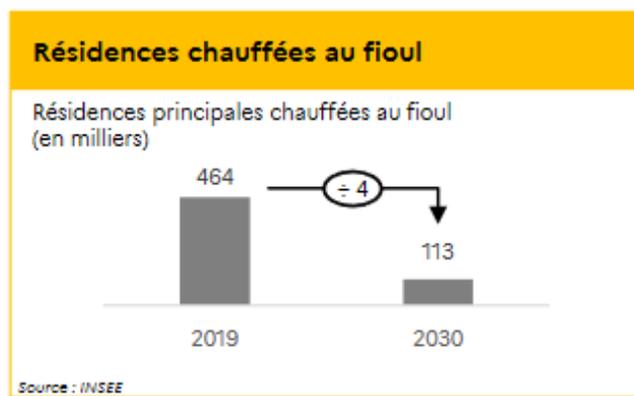
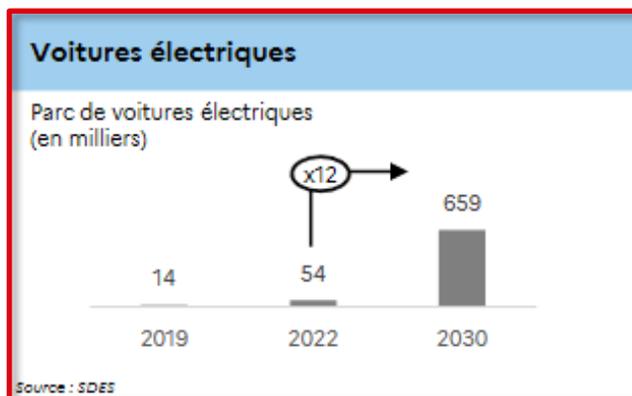
# Panorama des leviers : pour poursuivre la décarbonation, la préservation de la biodiversité et la gestion des ressources en région AuRA

## 1 | Panorama des leviers de décarbonation par secteur



# Panorama des leviers : pour poursuivre la décarbonation, la préservation de la biodiversité et la gestion des ressources en région AuRA

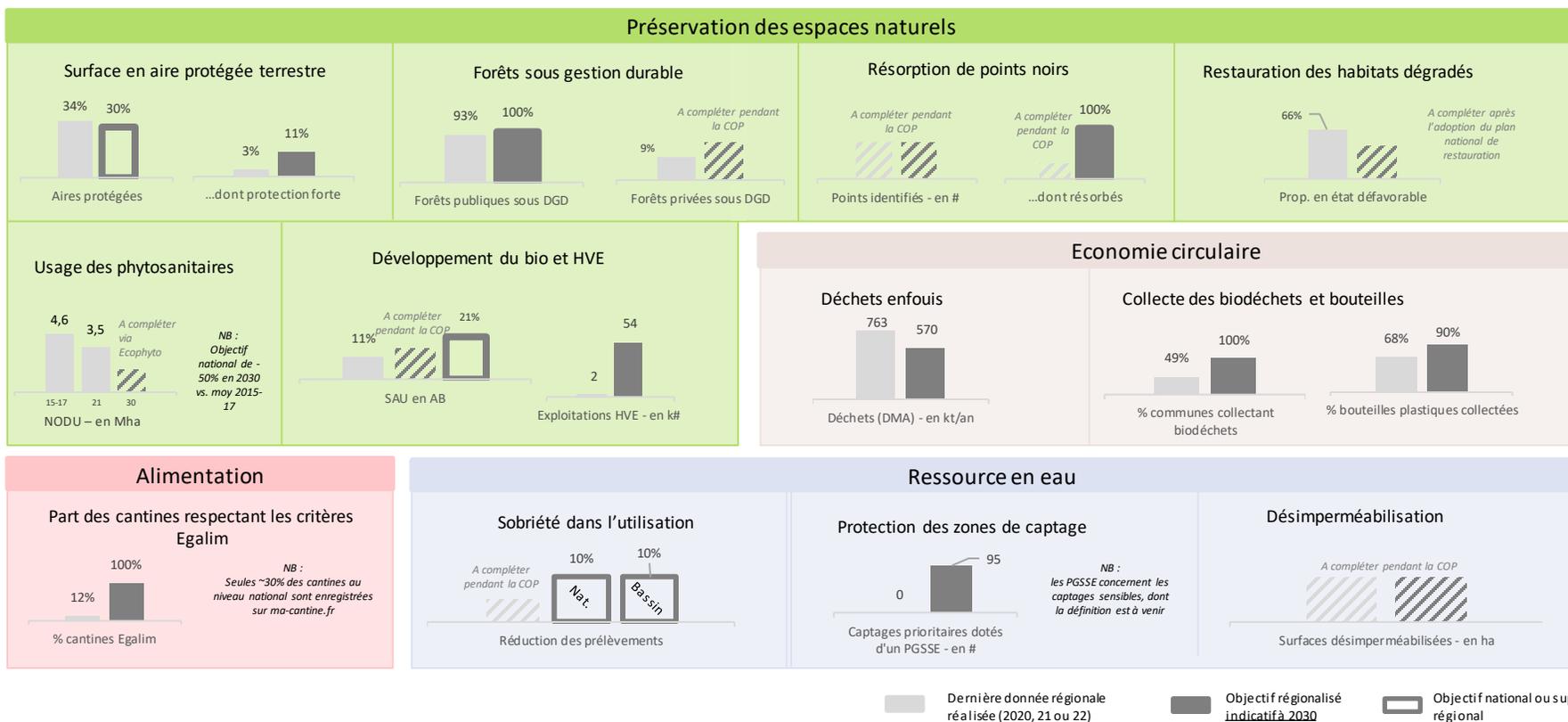
## 1 | Quelques illustrations concrètes de ce que cela représente pour la région AuRA



\*Considérant, à titre illustratif, que tout le levier « Pratiques stockantes » est atteint via la mise en place de couverts végétaux

# Panorama des leviers : pour poursuivre la décarbonation, la préservation de la biodiversité et la gestion des ressources en région AuRA

## 2 | Panorama des leviers de préservation de la biodiversité et gestion des ressources



# Le diagnostic porte sur les **43 leviers transverses** aux défis environnementaux des panoramas des leviers

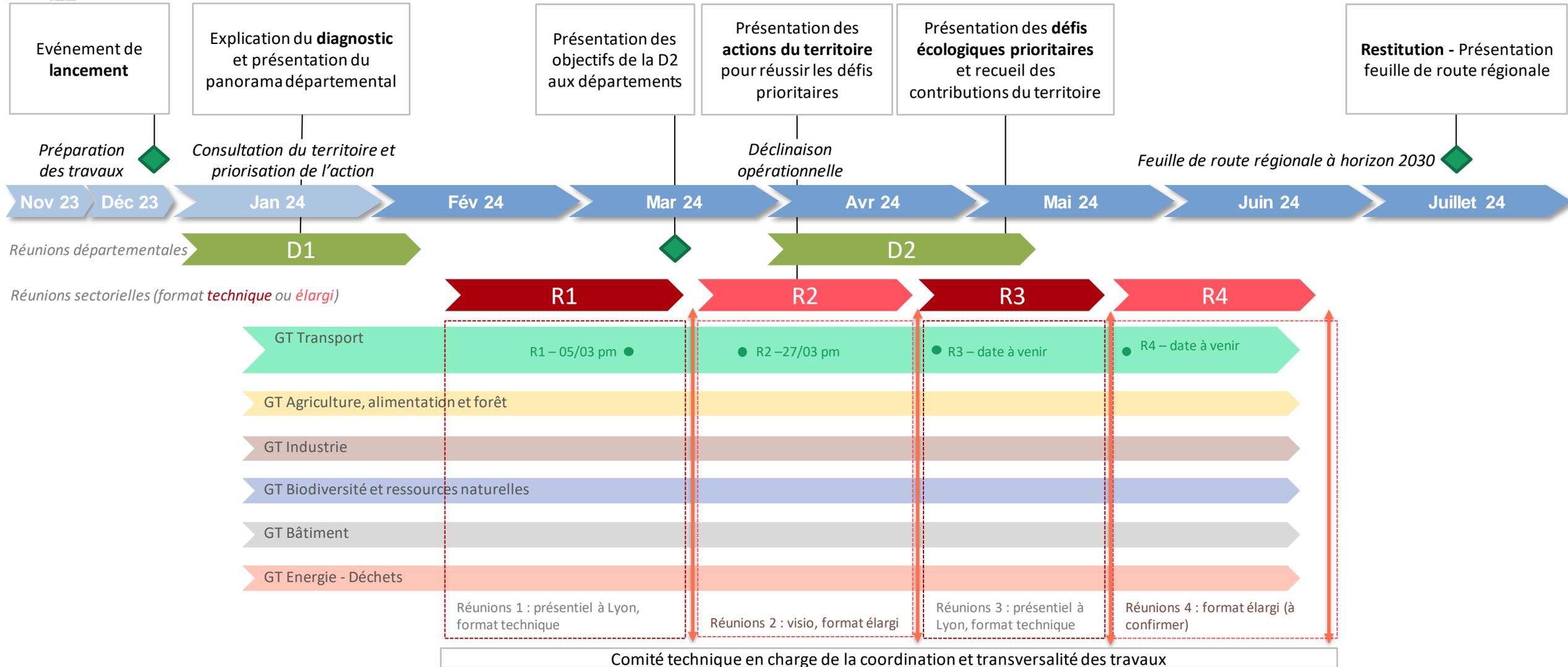
## Panorama des leviers de décarbonation

## Panorama des leviers de biodiversité et ressources

		Climat	Biodiversité	Ressources	Adaptation	Santé
Transport	Véhicules électriques	X		X		X
	Bus et cars décarbonés	X		X		X
	Réduction des déplacements	X				X
	Covoiturage	X				X
	Vélo et transport en commun	X				X
	Fret décarboné et multimodalité	X		X		X
	Efficacité et sobriété logistique	X				X
	Efficacité et carburants décarbonés des véhicules privés	X		X		X
Bâtiments	Sobriété et isolation des bâtiments (résidentiel)	X	X	X	X	X
	Changement de chaudière à fioul (résidentiel)	X				
	Changement de chaudière à gaz (résidentiel)	X				
	Sobriété et isolation des bâtiments (tertiaire)	X	X	X	X	X
	Changement de chaudière à fioul (tertiaire)	X				
	Changement de chaudière à gaz (tertiaire)	X				
Energie	Electricité renouvelable	X	X	X		
	Biogaz	X	X	X		
	Réseaux de chaleur décarbonés	X		X		
Industrie	Grands sites industriels	X	X	X	X	X
	Industrie diffuse	X		X	X	X
	Produits bois	X	X	X		
Déchets	Captage de méthane dans les ISDND	X		X		
	Valorisation matière des déchets	X		X		
	Prévention des déchets	X		X		
Agriculture et sols	Changements de pratiques de fertilisation azotée	X	X			X
	Elevage durable	X	X			X
	Gestion des forêts	X	X	X	X	
	Gestion des haies	X	X	X	X	
	Gestion des prairies	X	X	X	X	
	Pratiques stockantes	X	X		X	
	Sobriété foncière	X	X	X	X	
	Bâtiments & Machines agricoles	X				X
Espaces naturels	Points noirs prioritaires de continuité écologique		X			
	Surface en aire protégée		X		X	
	Forêts sous gestion durable	X	X	X	X	
	Restauration des habitats naturels		X		X	
	Réduction de l'usage des phytos		X	X		X
	Agriculture biologique et de HVE		X	X		X
Alimentation	Loi Egalim		X			X
Eau	Sobriété dans l'utilisation de la ressource en eau			X	X	
	Protection des zones de captage d'eau		X	X	X	
	Désimperméabilisation des sols			X	X	
Déchets	Mise en décharge	X		X		X
	Taux de collecte	X		X		X

-  Leviers et enjeux majeurs
-  Leviers et enjeux associés

# Rétroplanning des travaux en région Auvergne-Rhône-Alpes



## Objectif de cette première réunion sectorielle

- 1.** Présenter des défis écologiques prioritaires pour le secteur des transports
- 2.** Recueillir les avis et réactions des parties prenantes sur les défis
- 3.** Contribuer sur les actions à mettre en place pour atteindre les défis identifiés

## Livrables attendus

1

**Une vision commune et consolidée des défis pour le secteur des transports**

2

**Une première proposition des actions à engager pour répondre à ces défis**

# Au programme

- **Mot d'accueil de la DREAL (5 min)**
- **Tour de table (15 min)**
- **Contexte et objectifs de la COP (15 min)**
  - Contexte de la COP
  - Rétroplanning des travaux en Auvergne-Rhône-Alpes
  - Objectif de la première réunion sectorielle et présentation des livrables attendus
- **Etat des lieux et défis sur les leviers des transports en Auvergne-Rhône-Alpes (25 min)**
  - Etat des lieux du secteur en région
  - Chemin parcouru et restant à parcourir
  - Présentation des 4 défis prioritaires identifiés
- **Temps d'échanges et de co-construction (1h45)**
  - Réactions et échanges sur les défis prioritaires identifiés – 30 min
  - Identification par les acteurs des actions structurantes déjà en œuvre, à renforcer ou à engager, en lien avec ces défis – 45 min
  - Partage en plénière – 30 min
- **Conclusion et prochaines étapes (15 min)**

# Fiche de capitalisation

Nous vous partageons cette fiche à compléter de manière à capitaliser sur la présentation des enjeux et faciliter les travaux de réflexions en sous-groupes par la suite

Fiche de capitalisation	
<p>Ce que j'ai découvert avec cette présentation</p>	<p>Ce qui me semble le plus important à retenir</p>
<p>Ce que cette présentation ne dit pas mais qu'il faut avoir en tête (éléments contextuels, facteurs clés de réussite...)</p>	
<p>Mes premières idées quant aux actions qu'il faudrait engager de manière générale</p>	<p>Les actions et contributions que mon organisation pourrait porter pour répondre à ces enjeux</p>

## Quelques spécificités géographiques et démographiques

La région AuRA représente **13 % du territoire national** et **12 % de la population nationale** (8,1 Millions d'habitants en 2020, soit la 2<sup>ème</sup> région la plus peuplée après l'Île-de-France, affichant une croissance démographique plus élevée (0,5% par an) que la moyenne nationale (0,3% par an).



### La région fait partie des grandes régions européennes les plus peuplées et admet de fortes disparités :

- **70 % du territoire en zone de montagne**, qui ce qui a structuré l'aménagement du territoire et les voies de communication ;
- Un **axe rhodanien**, artère historique d'échanges entre le Nord et le Sud de la France, très **urbanisé** ;
- Des **plaines et des vallées** (vallée du Rhône, Arc Alpin, vallées du Massif central) qui concentrent l'essentiel des habitants, des activités et des infrastructures ;
- Des **secteurs ruraux et montagnards, peu denses et faiblement peuplés**. Cependant 2,2 millions de personnes résident dans une commune classée en zone de montagne ;
- Forte densité de population urbaine avec **7 pôles de plus de 150 000 habitants** ;
- Degré d'urbanisation plus important que la moyenne française.

# Présentation des principales infrastructures de transports de la région

## « Routier »

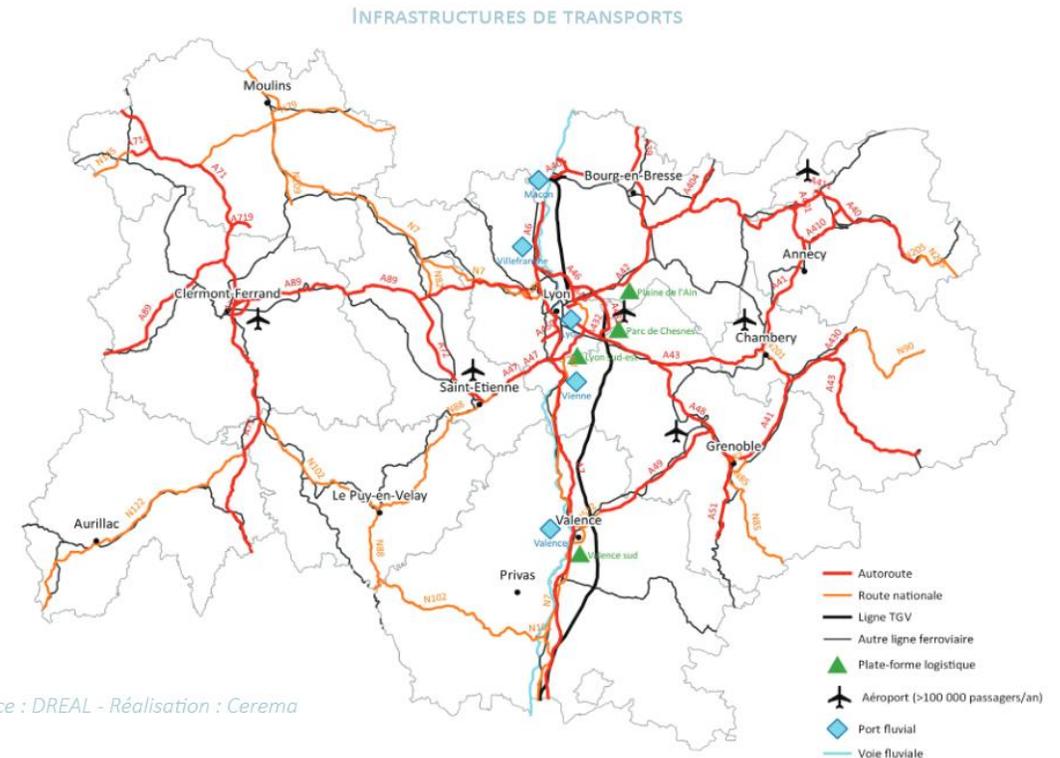
- Réseau autoroutier : 1 700 km, soit 14,5 % du linéaire autoroutier métropolitain.
- 1 100 km de routes nationales (12 % du linéaire national) et 147 000 km de routes départementales et communales
- Couverture de la région en infrastructures de recharge: 13 000 PDC (oct 2023 - source AVERE); 45 stations GNV en 2023 (source ODRE); 9 stations H2 en 2023 dont 4 mises en place dans le cadre du projet Zero Emission Valley
- Environ 5 700 km d'aménagements cyclables sécurisés (pistes cyclables et voies vertes)

## « Ferroviaire »

- Nombre km réseau ferré exploité : environ 4 000 km et 330 gares.
- Important patrimoine de petites lignes notamment en ex-Auvergne : 1 336 km (33% du linéaire AURA et 15% national). *Rappel petites lignes en France 9000 km, 32% du linéaire, 9% des trains, 2% des voyageurs).*

## « Fluvial »

- Réseau fluvial du bassin Rhône Saône : 1 800 km de voies navigables, dont 625 km à grand gabarit (Saône, Rhône, Petit Rhône d'Arles à St-Gilles, canal du Rhône à Sète), 335 km de voies à petit gabarit (canal du Rhône au Rhin, Petite Saône) et 220 km de voies au gabarit inférieur (Petit Rhône en aval de St-Gilles, Haut-Rhône, Embranchement de Beaucaire).
- Environ 70 unités fluviales (automoteurs et barges) composent la flotte captive du bassin pour un port en lourd total d'environ 140 ktonnes



Pour information, le secteur aérien et les aéroports sont traités à l'échelle nationale

# La mobilité des personnes en AURA

## Part modale des déplacements domicile travail (2020, Observatoire des territoires)

- 3 % en vélo
- 11 % en transport en commun, soit + 1 point depuis 2009 (supérieur à la moyenne nationale)
- 74 % en véhicule individuel, quasi constante depuis 2009 (supérieur à la moyenne nationale)

### La voiture, premier mode de transport utilisé toutes distances confondues

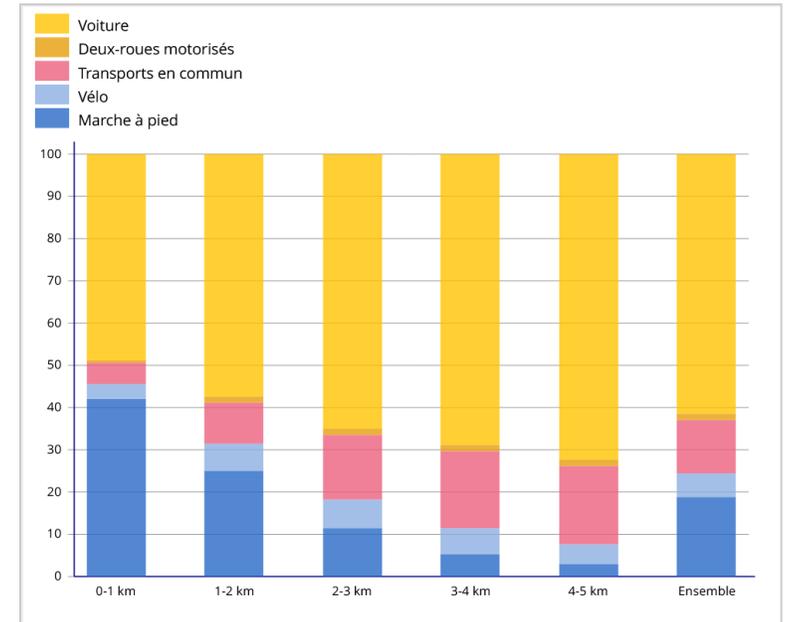
En 2017, pour les déplacements Domicile-Travail, la voiture est le premier mode de transport utilisés toutes distances confondues. Elle est utilisée par :

- 62 % des actifs résidant à moins de 5 km de leur lieu de travail
- 87% des actifs résidant à plus de 5 km de leur lieu de travail

**Néanmoins, la région Auvergne-Rhône-Alpes est la deuxième région dont les actifs en emploi utilisent le moins la voiture. De plus, le taux de motorisation des ménages en AURA s'élève à 84,6 % (2020) contre une moyenne nationale en France métropolitaine de 81,4 %.**

Temps de déplacements : des temps de trajets entre grandes villes de la région globalement plus courts en train qu'en voiture sauf entre Lyon et Clermont-Ferrand (ViaMichelin de centre à centre/SNCF de gare à gare).

**Point positif** : la région regroupe **12% du parc national de VE-VHR** (hybrides rechargeables) (*2e position derrière IDF*)



***Répartition des actifs en emploi selon le mode de transport principal et la distance domicile-travail de leur trajet court, en Auvergne-Rhône-Alpes (en %) (INSEE, 2017)***

# Le transport des marchandises en AURA

## Parts modales du transport de marchandises (moyennes nationales, source : SDES)

- 88 % pour le routier
- 9 % pour le ferroviaire
- 2 % pour le fluvial
- 1 % pour l'aérien (source : SDES)

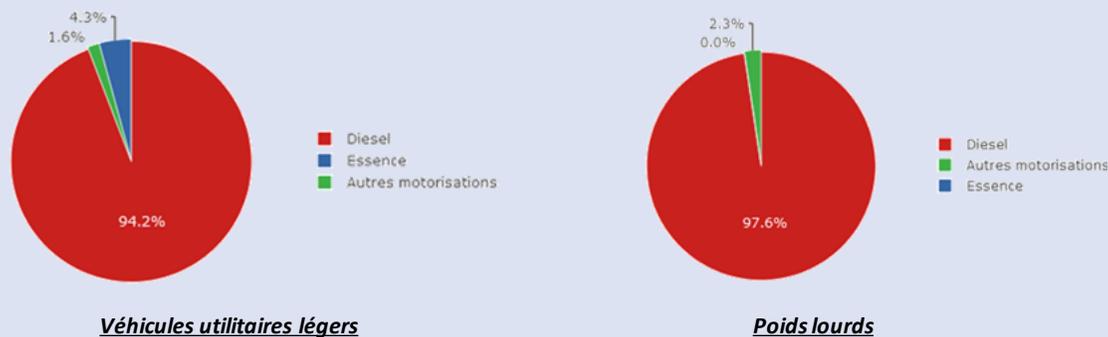
## Trafics routiers

La région Auvergne Rhône-Alpes est la **première région française en volume et tonnes.km** pour le transport routier de marchandises par poids-lourds en 2021 (avec environ 32 000 millions de tonnes-km)

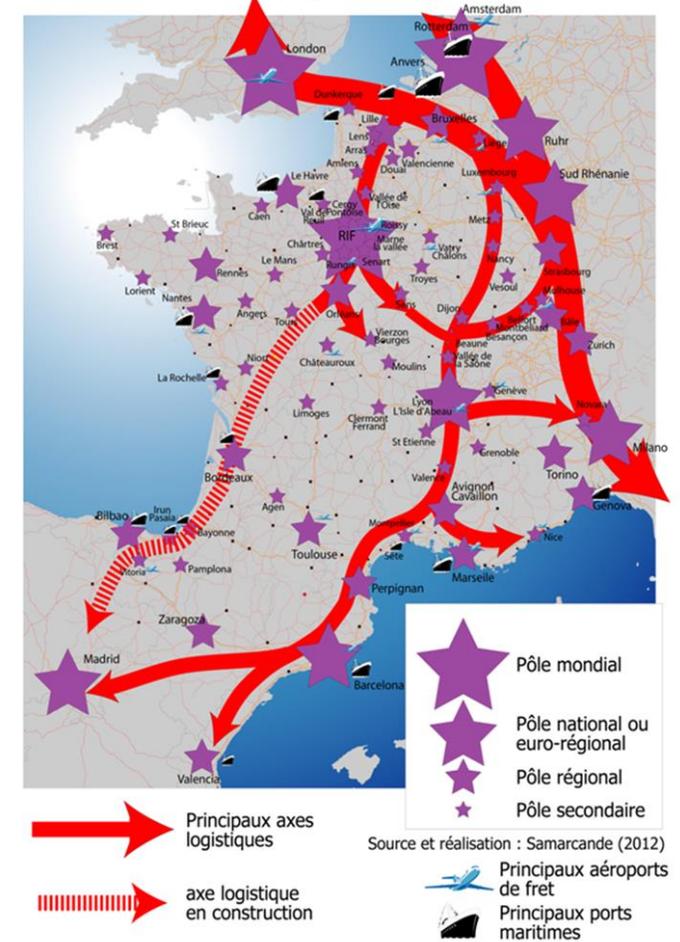
## Plateforme multimodale

4 principales au nord de Clermont-Ferrand, Lyon, Vénissieux et Portes-Les-Valences. Une plateforme Autoroute ferroviaire.

## Répartition du parc de véhicules AURA par motorisations (source : DREAL AURA) :

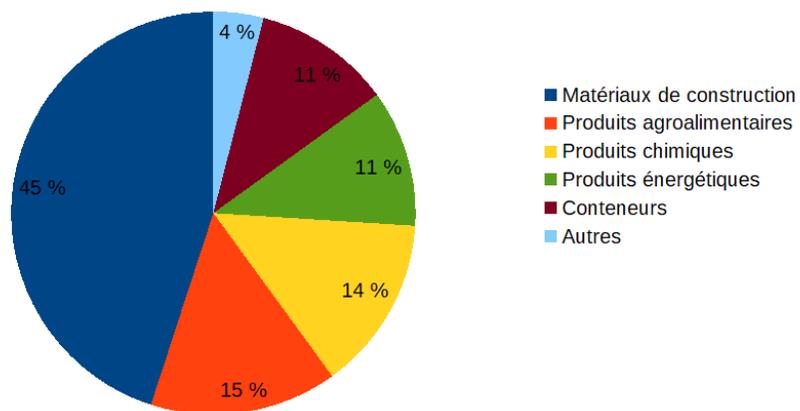


## Les principaux pôles logistiques français et des pays limitrophes



# Le transport des marchandises : l'axe MeRS, une particularité et une force pour la région

Principales filières du bassin



**Le trafic Méditerranée-Rhône-Saône 2022 représente 4.94 millions de tonnes (-0,4%) et 1 042 milliards de tonnes.kilomètres (-3,5%)**

- Le **trafic 2023 est en forte baisse** : le trafic fluvial sur l'axe devrait s'élever à 3,91Mt soit une baisse d'environ - 20 % par rapport à 2022 (*chiffres en cours de consolidation*)
- Les filières historiques du transport fluvial sont les **filières du vrac** : BTP, céréales et plus généralement produits agroalimentaires, minéraux et les produits énergétiques.
- Les filières d'avenir pour le secteur sont les **conteneurs, les colis lourds, les déchets et l'économie circulaire, la logistique urbaine et les marchandises dangereuses/chimie.**

## Voie fluviale

- Avantages : coût compétitif et bénéfice environnemental certain. Un bateau ou un convoi poussé équivaut à 100 à 200 PL. Le transport fluvial permet un **gain en matière de gaz à effet de serre (CO2 évités) de 73,3625 gCO2e/t-km.**
- Inconvénients de la voie fluviale : ruptures de charges supplémentaires et temps de parcours globalement plus long.
- A noter : au sein de ce bassin, 4 % des tonnages sont transportés par le fleuve, et 26 % des tonnages par le fer (*source CCIL*).

# Les émissions de GES du secteur des transports en Auvergne-Rhône-Alpes

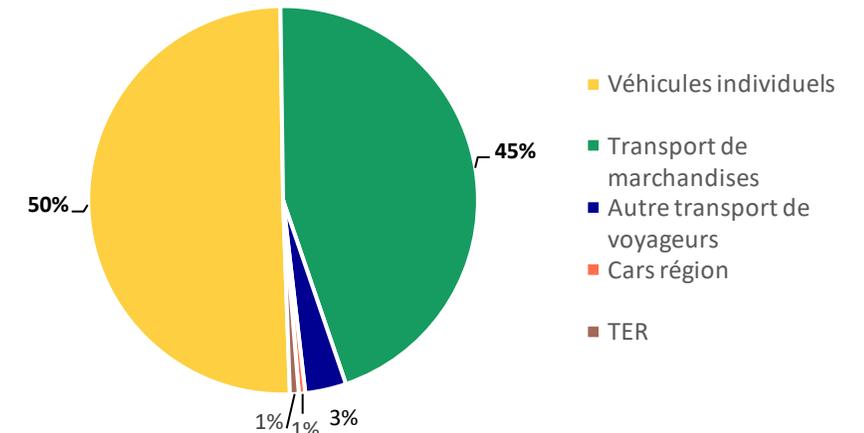
- Les émissions du secteur des transports représentent **14,3 MtéqCO<sub>2</sub> en 2022, soit 30% des émissions de gaz à effet de serre de la région**, ce qui représente le **premier poste d'émissions**.
- **98% des émissions de GES du transport sont liés au transport routier**
- Ce secteur est aussi le premier poste de consommation d'énergie dont **98% de produits pétroliers**.
- Plus de 50% des émissions du secteur sont dues à la voiture individuelle.

*Pour information, les émissions de GES liées aux transports n'ont cessé de croître entre 1990 et 2016. On note néanmoins une inflexion baissière légère entre 2016 et 2019 significative depuis 2019 (+6% entre 1990 et 2012 & -12% entre 2019 et 2022, - 7% sur l'ensemble de la période 1990-2022).*

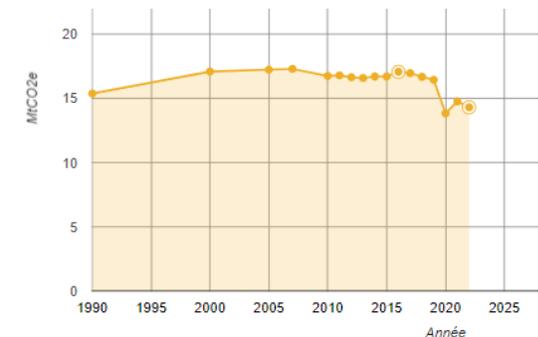
**La voiture et le transport de marchandises** ont un impact considérable. Les émissions de GES liées dépendant notamment de 4 paramètres :

1. La demande totale
2. La part modale de voiture / du transport routier
3. Le taux d'occupation / de chargement
4. L'intensité carbone des moteurs

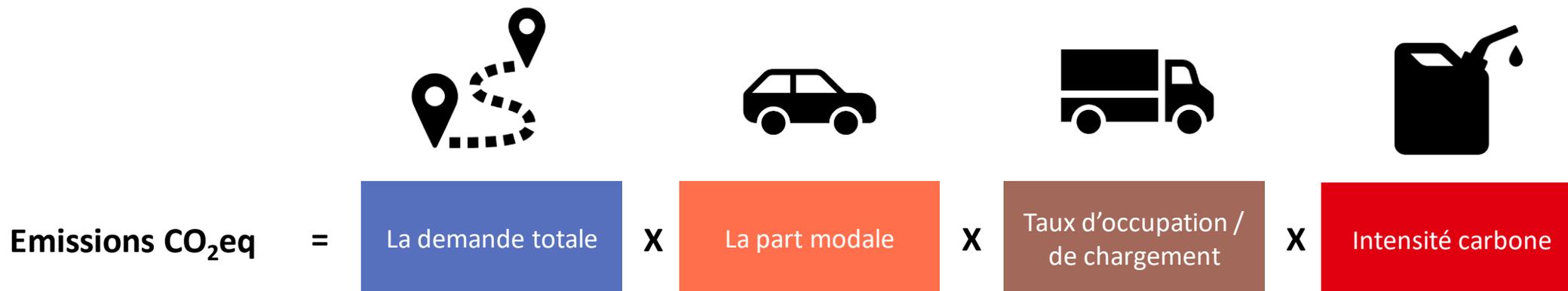
Répartition des émissions de GES (en MtéqCO<sub>2</sub>)



Evolution des émissions de GES des transports entre 1990 et 2022



## Exemples des leviers de décarbonation du secteur des transports



### Leviers pour la voiture

Hausse de la population  
- Télétravail  
- Aménagement des villes

Plan Vélo et Marche  
- Régénération du réseau ferré & SERM  
- Revue des avantages fiscaux à la voiture

Plan Covoiturage  
Prime à l'inscription, registre de preuve, voies réservées

Bonus éco, PAC, Obligation de verdissement des flottes, Biocarburants, Malus poids, CO<sub>2</sub>, Bornes, Normes européennes (CAFE, RED3, REFUEL..)

### Leviers pour le transport de marchandises

- Sobriété sur la demande de marchandises,  
- Optimisation des flux,  
- Circuits courts

Report modal vers le fret ferroviaire et fluvial

Optimisation du chargement

Electrification/H<sub>2</sub>, Biocarburants, Efficacité énergétique (réduction de la consommation)

## Présentation des 4 défis identifiés pour les transports



1. Optimiser et réduire à la source les déplacements de 5% d'ici à 2030



2. Promouvoir et développer les transports en commun, la mobilité active, le covoiturage et la mobilité partagée pour réduire de 15% l'utilisation de la voiture individuelle



3. Développer les motorisations & carburants décarbonés et renforcer l'efficacité des véhicules pour atteindre notamment 15% de véhicules électriques en 2030



4. Optimiser et décarboner le transport de marchandises en massifiant le recours au fret ferroviaire et fluvial pour réduire de 10% le transport routier de marchandises

## Défi 1 : Optimiser et réduire à la source les déplacements de 5% d'ici à 2030

**Constat :** En moyenne, les Français se déplacent 11 500 km/personne/an (*SGPE, 2019*). Distance domicile travail en France : de 3 km dans les années 60, elle est passée à 11 km en 2008 puis à 13,3 km en 2019 (*EMP 2019, SDES*), les cadres sont ceux qui habitent le plus loin de leur lieu de travail.

En 20 ans, la distance médiane entre domicile et travail s'accroît de plus de 4 kilomètres pour les actifs ruraux. Elle augmente notamment pour les cadres, qui effectuaient déjà les plus longs déplacements

### Cible 2030 :

**Réduction de 5% des distances parcourues en voiture grâce aux baisses de déplacements ce qui représente :**

- ~ 600 km/voiture en moins par an
- soit, par exemple, 1 actif sur 3 qui télétravaille une fois par semaine

### Actions associées :

- Promouvoir le télétravail et la flexibilité
- Aménager durablement le territoire et limiter l'étalement urbain
- Favoriser le tourisme local

### Principaux enjeux transversaux liés à ce défi :

- Des impacts positifs sur :
  - La qualité de vie : des déplacements moins long
  - La consommation d'espaces naturels et l'artificialisation des sols

Levier	Objectif à atteindre en 2030		Rapport
Voyageurs, réduction des km parcourus des déplacements émetteurs de GES	359 ktCO <sub>2</sub> e	600 km annuels/voiture évités	Environ 5 % de la distance moyenne annuelle d'une voiture

## Défi 2 : Promouvoir et développer les transports en commun, la mobilité active, le covoiturage et la mobilité partagée pour réduire de 15% l'utilisation de la voiture individuelle

**Constat :** Le taux d'occupation moyen des voitures est de 1,4 et ~70% des conducteurs sont des « autosolistes ». 70% des déplacements domicile travail sont réalisés en voiture, la plupart en voiture seule. Le potentiel de développement du vélo est significatif : 60 % des trajets domicile travail de moins de 5 km sont effectués en voiture et 5% à vélo.

### Cible 2030 :

#### 5% des déplacements totaux reportés de la voiture vers les mobilités douces et collectives :

- À 75% porté par les transports en commun, soit une hausse du trafic de 2,2% par an (entre 2019 et 2030)
- A 25% porté par le développement du vélo, soit un trafic x4 par rapport à 2019
- ~600 km/voiture en moins par an soit en moyenne à inciter 1 personne sur 5 à covoiturer deux fois par semaine pour aller au travail.

### Actions associées :

- Développer l'offre de transport en commun
- Améliorer les infrastructures pour les modes de transport actifs tels que la marche et le vélo
- Développer des plates-formes de mobilité partagée, y compris le covoiturage, les vélos partagés, les trottinettes électriques et les services de location de véhicules électriques.
- Renforcer l'intermodalité (accessibilité, stationnement, billets uniques)

### Principaux enjeux transversaux liés à ce défi :

- Impact positif avéré des mobilités actives pour lutter contre la sédentarité
- Impact sur la biodiversité et les espaces naturels :
  - Le développement d'infrastructures nouvelles peut avoir un impact sur la consommation d'espaces naturels et la préservation de la biodiversité
  - Toutefois, le report modal entraîne une baisse du trafic routier et donc une baisse de la mortalité sur les routes
  - Le report modal entraîne une baisse du besoin en infrastructures (routières par exemple)
- Enjeux de décarbonation du secteur de la construction et des travaux publics

Levier	Objectif à atteindre en 2030		Rapport
Vélo et transport en commun	599 ktCO2e	1000 km annuels/voiture évités	Environ 9 % de la distance moyenne annuelle d'une voiture
Covoiturage	359 ktCO2e	600 km annuels/voiture évités	Environ 5 % de la distance moyenne annuelle d'une voiture

## Défi 3 : Développer les motorisations & carburants décarbonés et renforcer l'efficacité des véhicules pour atteindre notamment 15% de véhicules électriques en 2030

**Constat :** La voiture compte pour plus de 50 % des émissions de la région. L'empreinte globale de la voiture électrique est 71% inférieure à celle de la thermique. L'efficacité énergétique des véhicules neufs stagne, la masse moyenne stagne depuis 2010, à un niveau 20% supérieur à 1995.

En 2021, 190 000 voitures neuves ont été immatriculées en AURA dont 11 % véhicules électriques. Pour atteindre l'objectif fixé, il faut que les véhicules électriques représentent plus de 50 % des nouvelles immatriculations durant les 6 prochaines années (100 000 véhicules par an). 55 % des véhicules neufs sont achetés par des entreprises. Leur rôle est donc majeur pour atteindre cet objectif.

### Cible 2030 :

- 15 % de la flotte de véhicules particuliers électrique.
- Un gain de 7% au L/100km sur l'ensemble du parc thermique permis par un renouvellement des véhicules les plus consommateurs, par des véhicules neufs, les plus sobres possibles.
- Taux d'incorporation des biocarburants : 12%
- Électrification : 13% de poids lourds, 14% de véhicules utilitaires, décarbonation bus et cars.

### Actions associées :

- Électrifier les flottes en propre
- Développer l'infrastructure de recharge et d'avitaillement en carburants alternatifs
- Sensibiliser et inciter à l'achat de véhicules sobres

### Principaux enjeux transversaux liés à ce défi :

- Une forte hausse de la consommation électrique : 10 % de la consommation électrique totale (RTE) et enjeux de pilotage de la recharge pour lisser les appels de puissance
- Evolution des emplois dans le secteur automobile
- Enjeux de souveraineté et fortes tensions sur les ressources :
  - Approvisionnement en métaux stratégiques pour les batteries → potentielles ouvertures de mines et impact majeur sur la biodiversité et l'environnement
  - Tensions sur les ressources en biomasse : concurrence entre l'usage des terres agricoles avec tous les enjeux de biodiversité et de gestion de l'eau liés à l'agriculture
- Un impact positif sur la santé avec la baisse des émissions de particules fines et la baisse des nuisances sonores en ville

Levier	Objectif à atteindre en 2030		Rapport
<b>Véhicules électriques</b>	1380 ktCO2e	659,1 milliers de VE	Multiplification par 12 du nombre de VE
<b>Efficacité et carburants décarbonés des véhicules privés</b>	753 ktCO2e	6,2 L/100km	Baisse de 10 % de la consommation moyenne du parc régional
<b>Bus et cars décarbonés</b>	97 ktCO2e	1693,4 bus et cars décarbonés	Multiplification par 8 du nombre de bus et de cars décarbonés

## Défi 4 : Optimiser et décarboner le transport de marchandises en massifiant le recours au fret ferroviaire et fluvial pour réduire de 10% le transport routier de marchandises

**Constat :** En matière de parts modales au niveau national, le train représente 9% des tonnes.km transportées, le fluvial 2% et la route 88%. Le fret ferroviaire a fortement décliné depuis 30 ans (division par 2 du tonnage transporté), tandis que la demande globale en fret a augmenté de 10% entre 2015 et 2019.

Moins de 1% de poids lourds et véhicules utilitaires électriques. Un poids lourd consomme en moyenne 33L/100km, avec des gains en termes d'efficacité énergétique des véhicules neufs de ~4% entre 2015 et 2019.

### Cible 2030 :

Report modal :

- Ferroviaire : doublement de la part modale
- Fluvial : +50% de part modale

Taux de remplissage moyen des véhicules lourds de 8,1 t à 8,7 tonnes

### Actions associées :

- Mobiliser du foncier logistique à proximité des centres de consommation pour diminuer les distances de livraison
- Développer une infrastructure et une offre adaptées à la cyclo logistique (ex : aires de livraison dédiées aux vélos cargos)
- Soutenir la compétitivité du fret ferroviaire et fluvial
- Optimiser le chargement

### Principaux enjeux transversaux liés à ce défi :

- Impact sur la biodiversité et les espaces naturels :
  - Le développement d'infrastructures nouvelles peut avoir un impact sur la consommation d'espaces naturelles et la préservation de la biodiversité
  - Toutefois, le report modal entraîne une baisse du trafic routier et donc une baisse de la mortalité sur les routes
  - Le report modal entraîne une baisse du besoin en infrastructures (routières par exemple)
- Enjeux de décarbonation du secteur de la construction et des travaux publics

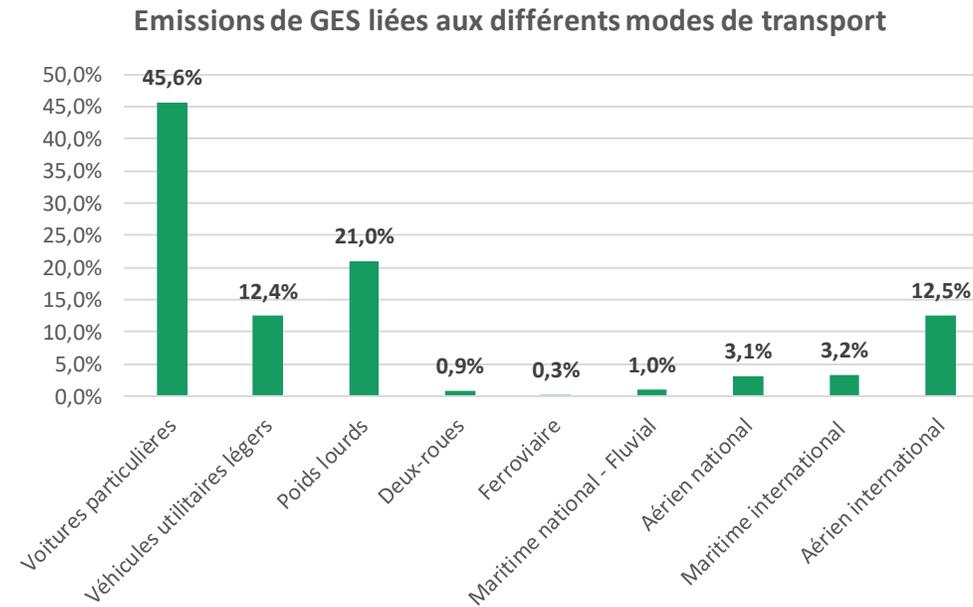
Levier	Objectif à atteindre en 2030		Rapport
<b>Fret : efficacité et sobriété logistique</b>	2043 ktCO2e	1276,7 Mtkm/an de transport routier évitées	Environ 4 % du transport routier annuel
<b>Fret : carburants décarbonés et multimodalité</b>	1660 ktCO2e	2553,5 Mtkm/an de transport routier évitées	Environ 8 % du transport routier annuel

# Le transport aérien

Les objectifs de décarbonation liés au transport aérien et maritime n'ont pas été territorialisés et feront l'objet d'une **approche nationale**.

Une réflexion est en cours pour **réduire l'impact carbone du secteur aérien** portant notamment sur l'effet **prix, l'encadrement réglementaire et l'incorporation de bio-carburants**.

En tenant compte des transports internationaux, les émissions du transport aérien représentent **moins de 3% des émissions de GES de la France**.



# Au programme

- **Mot d'accueil de la DREAL (5 min)**
- **Tour de table (15 min)**
- **Contexte et objectifs de la COP (15 min)**
  - Contexte de la COP
  - Rétroplanning des travaux en Auvergne-Rhône-Alpes
  - Objectif de la première réunion sectorielle et présentation des livrables attendus
- **Etat des lieux et défis sur les leviers des transports en Auvergne-Rhône-Alpes (25 min)**
  - Etat des lieux du secteur en région
  - Chemin parcouru et restant à parcourir
  - Présentation des 4 défis prioritaires identifiés
- **Temps d'échanges et de co-construction (1h45)**
  - Réactions et échanges sur les défis prioritaires identifiés – 30 min
  - Identification par les acteurs des actions structurantes déjà en œuvre, à renforcer ou à engager, en lien avec ces défis – 45 min
  - Partage en plénière – 30 min
- **Conclusion et prochaines étapes (15 min)**

# Réactions et échanges sur les défis prioritaires identifiés



## Apportez votre contribution sur la faisabilité et la formulation des défis prioritaires identifiés

De manière individuelle, circulez autour de chaque poster-défi pour :

- Evaluer la facilité avec laquelle la région peut traiter ce défi
- Justifier votre évaluation dans la zone de commentaires
- Apporter des compléments si vous pensez à des enjeux complémentaires

### Défi 1 : Optimiser et réduire à la source les déplacements de 5%

#### Evaluation de la faisabilité



Pourquoi c'est facile ?

Pourquoi c'est compliqué ?

Autres enjeux

# Identification par les acteurs des actions structurantes déjà en œuvre, les actions à renforcer et les nouvelles actions à engager



45 min

- Répartissez- vous en 4 sous-groupes :
  - 1 groupe sur le défi 1
  - 1 groupe sur le défi 2
  - 1 groupe sur le défi 3
  - 1 groupe sur le défi 4
- Vous disposez de 45 min pour identifier :
  - les actions structurantes déjà mises en œuvre
  - les actions à renforcer
  - les nouvelles actions à engager
- Un canevas est mis à votre disposition pour capter ces éléments

Les actions pour répondre au défi 1		
Actions structurantes déjà mises en œuvre	Actions à renforcer	Actions à engager

Fiche action

Je suis : \_\_\_\_\_

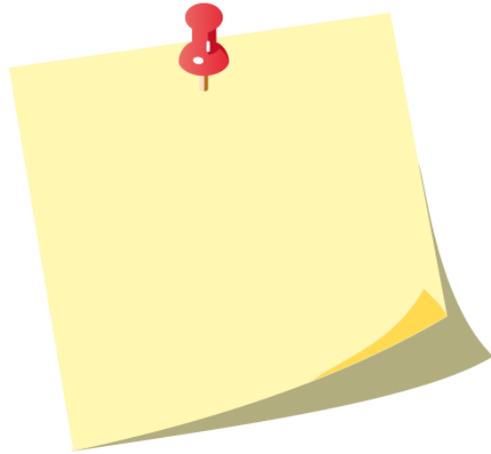
Je m'engage à :  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Grâce à :  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

# Partage en plénière



30 min



**Chaque groupe dispose de 5 min pour partager en plénière les nouvelles actions phares qu'il a imaginées pour répondre aux défis**

# Au programme

- **Mot d'accueil de la DREAL (5 min)**
- **Tour de table (15 min)**
- **Contexte et objectifs de la COP (15 min)**
  - Contexte de la COP
  - Rétroplanning des travaux en Auvergne-Rhône-Alpes
  - Objectif de la première réunion sectorielle et présentation des livrables attendus
- **Etat des lieux et défis sur les leviers des transports en Auvergne-Rhône-Alpes (25 min)**
  - Etat des lieux du secteur en région
  - Chemin parcouru et restant à parcourir
  - Présentation des 4 défis prioritaires identifiés
- **Temps d'échanges et de co-construction (1h45)**
  - Réactions et échanges sur les défis prioritaires identifiés – 30 min
  - Identification par les acteurs des actions structurantes déjà en œuvre, à renforcer ou à engager, en lien avec ces défis – 45 min
  - Partage en plénière – 30 min
- **Conclusion et prochaines étapes (15 min)**

# Prochaines étapes

Nous sommes ici



27/03

24 ou 25/04

17, 21 ou 22/05

R1

R2

R3

R4

## Objectifs

- Faciliter la compréhension et l'appropriation des défis
- Formuler des propositions de contributions à l'atteinte de ces défis

- Partager les retours des réunions départementales
- Finaliser les fiches actions (objectifs, moyens, besoins, partage des responsabilités, etc)

- Faciliter la compréhension et l'appropriation des défis et actions
- Proposer des évolutions de la feuille de route.

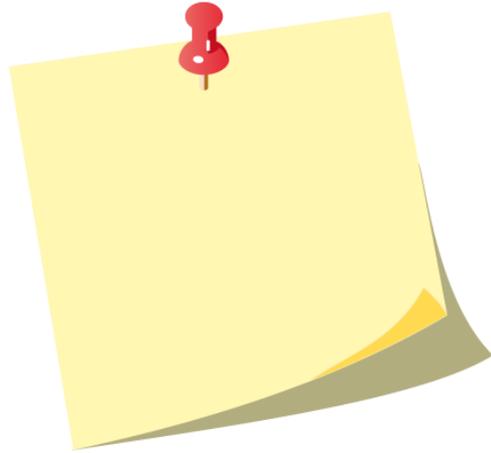
## Tâches

- *Synthèse des éléments collectés aujourd'hui*
- *Partage du questionnaire de contribution libre*

- Travaux collectifs autour des actions à engager autour des défis : que faire, comment le faire, par qui, avec quels moyens...

- Atterrissage et proposition d'une feuille de route consolidée

# Conclusion



**Nous avons passé 3h ensemble... levez la main et sur une échelle de 1 à 5, dites-nous à quel point ces 3h ont été utiles et intéressantes pour vous (votez avec vos doigts !).**