



PRÉFET DE LA RÉGION  
NOUVELLE-AQUITAINE



RÉGION  
**Nouvelle-  
Aquitaine**



# Livret préparatoire aux travaux du GT dans le cadre de la planification écologique en Nouvelle-Aquitaine

*Groupe thématique- Mobilités*

Bordeaux

10 avril 2024



# Sommaire

<b>1 LA PLANIFICATION ECOLOGIQUE- METHODOLOGIE GENERALE.....</b>	<b>3</b>
1.1 Propos introductifs .....	4
1.2 Objectifs de la démarche .....	6
1.3 Panorama des leviers en Nouvelle-Aquitaine.....	7
1.4 Documents et ressources complémentaires.....	10
<b>2 FOCUS SUR LES LEVIERS DE DECARBONATION ET DE PRESERVATION DE LA BIODIVERSITE ET DES RESSOURCES NATURELLES SUR LA THEMATIQUE « MOBILITES »</b>	<b>11</b>
2.1 Véhicules électriques .....	13
2.2 Bus et cars décarbonés .....	14
2.3 Réduction des déplacements.....	15
2.4 Covoiturage .....	16
2.5 Vélo et transports en commun .....	17
2.6 Efficacité et carburants décarbonés .....	18
2.7 Fret décarboné et multimodalité.....	19
2.8 Efficacité et sobriété logistique.....	20
<b>3 LES CADRES STRATEGIQUES DEPLOYES EN NOUVELLE-AQUITAINE SUR LA THEMATIQUE « MOBILITES ».....</b>	<b>21</b>
3.1 Schémas, plans et programmations.....	22
3.2 Quelques chiffres clés et indicateurs issus des travaux réalisés en région.....	23
<b>4 ELEMENTS COLLECTES AUPRES DES COLLECTIVITES.....</b>	<b>24</b>
4.1 Introduction méthodologique.....	25
4.2 Aperçu général de la pertinence et de la mise en œuvre des actions.....	26
4.3 Illustrations complémentaires.....	30



# 1 La planification écologique- méthodologie générale

## 1.1 Propos introductifs

Les urgences climatiques, énergétiques et environnementales imposent une accélération sans précédent des efforts collectifs pour baisser de plus de moitié les émissions de gaz à effet de serre, réduire les pressions sur la biodiversité et mieux gérer les ressources essentielles.

Planifier aujourd'hui, c'est proposer à chacun – citoyens, collectivités locales, entreprises, associations – un chemin pour réussir collectivement et individuellement à réduire notre empreinte écologique et se projeter dans un monde habitable, juste et désirable. C'est un chemin où chacun trouve sa place et dispose de leviers d'actions à la hauteur de ses moyens, de ses compétences et de son impact.

Après une année de travaux, qui a mobilisé l'ensemble des ministères, les filières économiques, les représentants des collectivités locales, think tanks et associations environnementales, la France se dote d'un plan concret, collectif et crédible pour réussir sa transition écologique.

L'Etat a ainsi lancé le 28 septembre 2023 dernier, devant les présidents des Régions de France, le principe de « COP régionales » sur la transition écologique, sur le modèle des conférences de partie des Nations unies. Il s'agit notamment de construire un plan d'action « partagé », « d'ici l'été 2024 ».

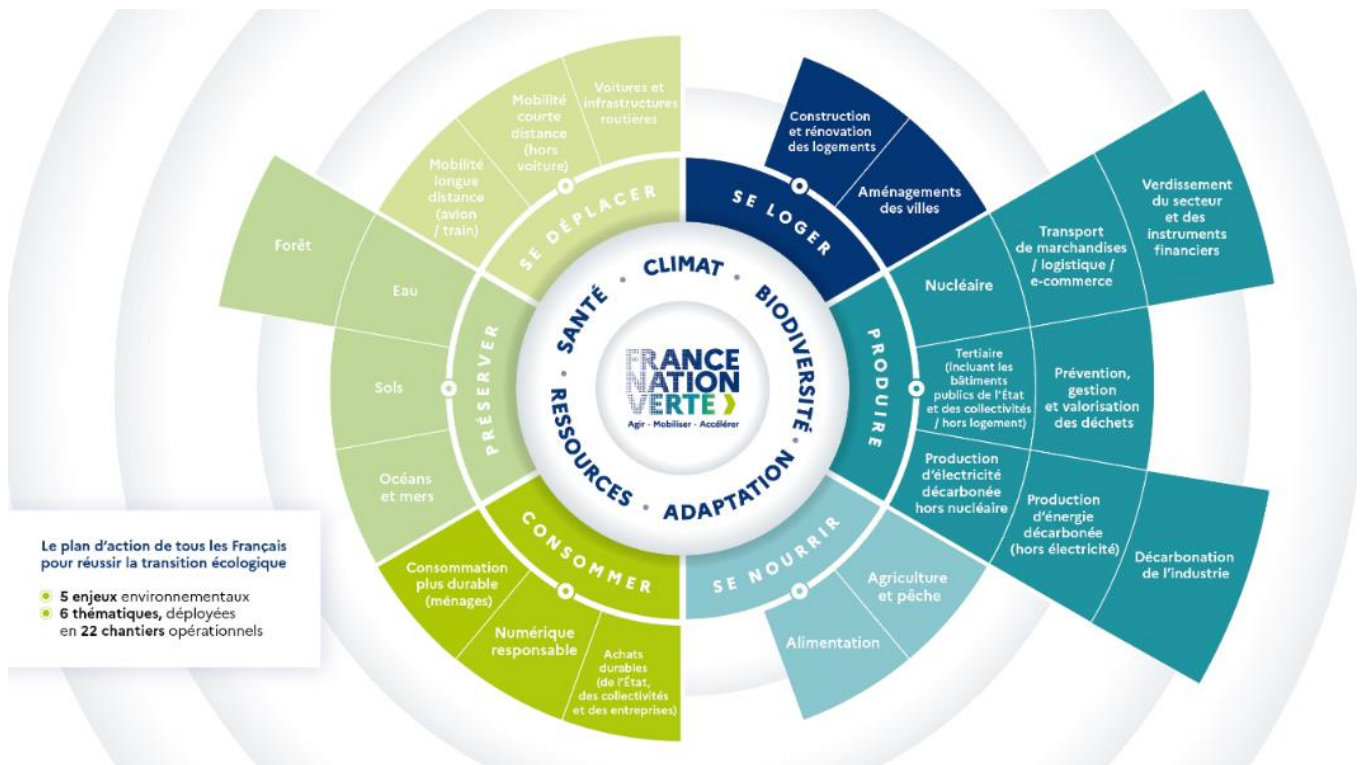
Chacune de ces « COP territoriales » vise à définir régionalement une feuille de route en cohérence avec les objectifs nationaux de réduction des gaz à effet de serre (GES) et de préservation de la biodiversité qu'il convient de mettre en œuvre d'ici à 2030 en s'appuyant sur la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) et le budget carbone, la Stratégie Nationale de la Biodiversité (SNB), la Programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE)...

La circulaire du 29 septembre 2023 présente la transition écologique comme une priorité absolue. Elle insiste, tout particulièrement, sur les axes suivants : la réduction des gaz à effet de serre ; la préservation et la restauration de la biodiversité ; la gestion durable des ressources ; l'adaptation au changement climatique.

Les travaux de la planification écologique se structurent autour de 6 thématiques déclinées en 22 chantiers d'action (cf. schéma ci-dessous), qui ont fait l'objet ces derniers mois d'un état des lieux approfondi permettant notamment de rehausser les objectifs, prioriser les actions à mettre en œuvre et mobiliser les acteurs concernés sur le territoire français.







L'exercice de la planification écologique en région s'organise sur la base d'une méthodologie nationale proposée par le Secrétariat Général à la Planification Ecologique (SGPE) et réappropriée par les acteurs en région. Ainsi, le travail se déroule en quatre étapes :



## 1.2 Objectifs de la démarche

- **Réaliser un diagnostic partagé du territoire :**

Il s'agit d'une étape clé pour cadrer le débat avec les acteurs du territoire et se focaliser sur les enjeux spécifiques du territoire en matière de transition écologique sur lesquels de nouvelles actions sont attendues.

Le diagnostic est conduit à partir de travaux réalisés par le SGPE qui ont permis d'identifier différents leviers<sup>1</sup> pour chaque territoire régional en matière de décarbonation et de préservation de la biodiversité et des ressources naturelles (voir la présentation ci-après pour Nouvelle-Aquitaine) et de fixer des objectifs quantitatifs d'ici à 2030 pour réussir la transition écologique en s'appuyant notamment sur la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) et la Stratégie Nationale de la Biodiversité (SNB).

A ce titre, l'exercice de diagnostic est orienté spécifiquement sur les enjeux cibles de la transition écologique spécifiques au territoire.

L'exercice de diagnostic fait l'objet d'un travail d'appropriation et d'enrichissement par les acteurs locaux. Ainsi, dans un 1er temps, le diagnostic est consolidé localement avec l'appui du SGPE et avec les représentants des services de l'Etat (directions régionales, opérateurs comme l'ADEME et l'AREC) et du conseil régional, experts sur les différents leviers permettant de consolider les leviers et les objectifs quantitatifs associés. Il est éventuellement complété par des éléments issus des plans et cadres stratégiques existants sur le territoire.

Dans un second temps, le diagnostic est enrichi via l'analyse d'un questionnaire adressé à l'ensemble des collectivités locales visant à identifier les enjeux et les actions mises en œuvre sur les différents leviers de la transition écologique.

In fine, le diagnostic doit permettre d'identifier les thèmes prioritaires du territoire à soumettre au débat afin d'identifier les actions futures à mettre en œuvre et nourrir ainsi la future feuille de route en matière de planification écologique.

- **Conduire un débat :**

Il s'agit ici d'organiser la concertation via des Groupes de Travail (GT) avec l'ensemble des parties-prenantes du territoire, pour présenter les leviers, faciliter l'appropriation des objectifs et travailler à leur déclinaison opérationnelle. Il s'agit également de concerter à l'échelle des territoires infrarégionaux le choix des actions à mettre en œuvre pour permettre l'atteinte des objectifs et de préparer la mise en œuvre de ces futures actions. Les CRTE pourront constituer un des supports opérationnels de mise en œuvre de la future feuille de route.

- **Établir une feuille de route régionale à l'horizon 2030**

La feuille de route doit identifier les actions à activer ou renforcer pour permettre l'atteinte des objectifs à l'horizon 2030 et matérialisera le choix des engagements pris par le territoire et par secteur (coconstruite avec les acteurs des territoires). Cette feuille de route sera organisée en tenant compte des particularités et des leviers spécifiques des territoires.

---

<sup>1</sup> « Levier » : item pour lequel le SGPE a identifié un évitement possible d'émissions de CO2 ou une réduction d'atteintes à la préservation de la biodiversité et des ressources.

Suivant le calendrier initial, la formalisation de la feuille de route régionale doit intervenir d'ici à l'été 2024. Elle constituera le livrable final de la démarche et dont la mise en œuvre sera suivie chaque année.

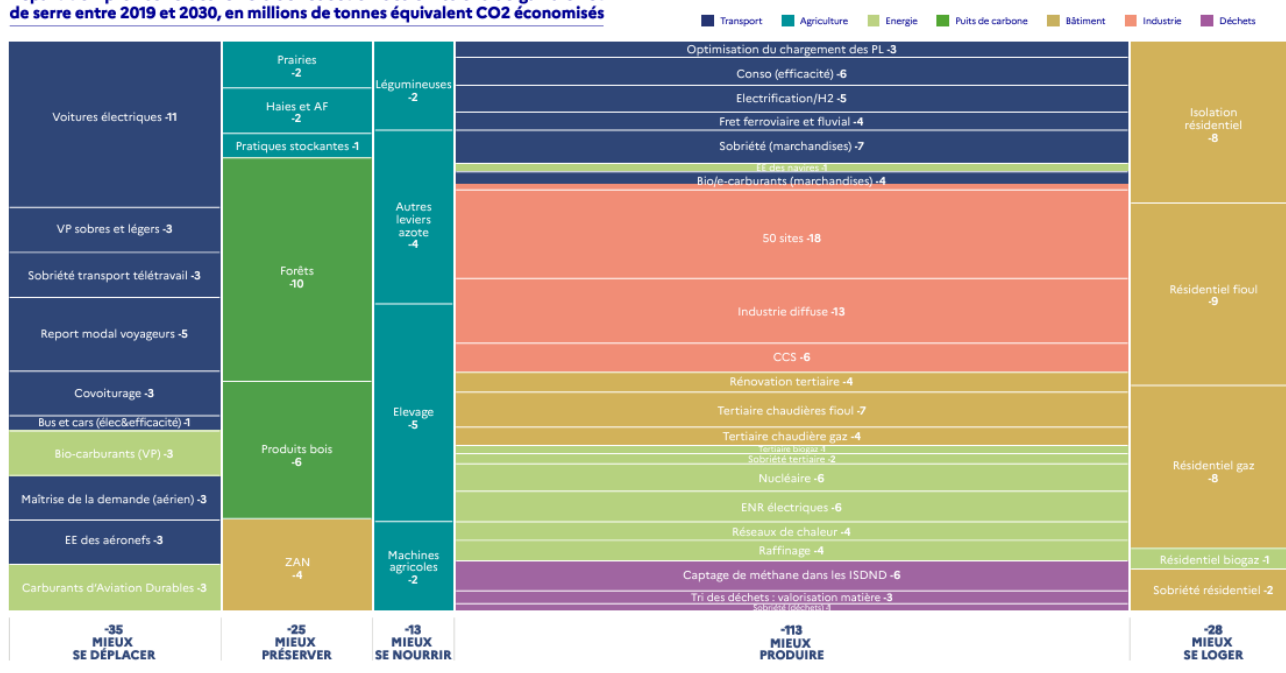
## 1.3 Panorama des leviers en Nouvelle-Aquitaine

### La déclinaison spécifique des travaux de la planification écologique sur le territoire de la Nouvelle-Aquitaine

Sur la base des 6 familles et des 22 chantiers d'action, le SGPE a projeté des objectifs d'ici à 2030 pour répondre aux enjeux de décarbonation et de maintien de la biodiversité en s'appuyant notamment sur la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) et la Stratégie Nationale de la Biodiversité (SNB).

L'illustration ci-dessous exprime les réductions de CO2 attendues sur l'ensemble des 43 leviers (30 leviers de décarbonation et 13 leviers de préservation de la biodiversité et des ressources) :

Répartition provisoire des leviers de réduction des émissions de gaz à effet de serre entre 2019 et 2030, en millions de tonnes équivalent CO2 économisés



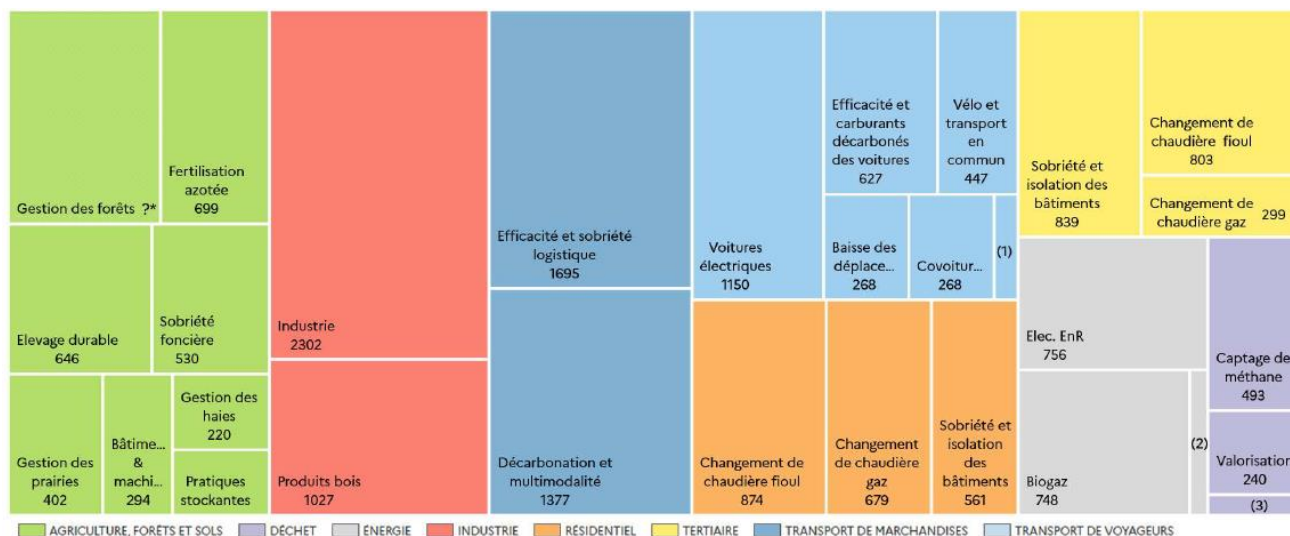
Après un travail à l'échelle nationale, mené par le SGPE, une nouvelle étape s'engage dans chaque région afin de faciliter l'appropriation des objectifs déclinés à l'échelle de chacun des territoires et de discuter, jusqu'à l'échelle des bassins de vie, des leviers d'actions qui permettront collectivement de réduire nos émissions de gaz à effet de serre, de préserver la biodiversité et de protéger les ressources naturelles.

Suivant les 6 grandes familles (cf. ci-avant), les deux tableaux suivants présentent, de façon distincte et spécifique, pour Nouvelle-Aquitaine :

- Le panorama des leviers de décarbonation et les objectifs quantitatifs de ktCO<sub>2</sub> à économiser pour chacun d'eux d'ici à 2030
- Le panorama des leviers de préservation de la biodiversité et la gestion des ressources et les objectifs visés d'ici à 2030

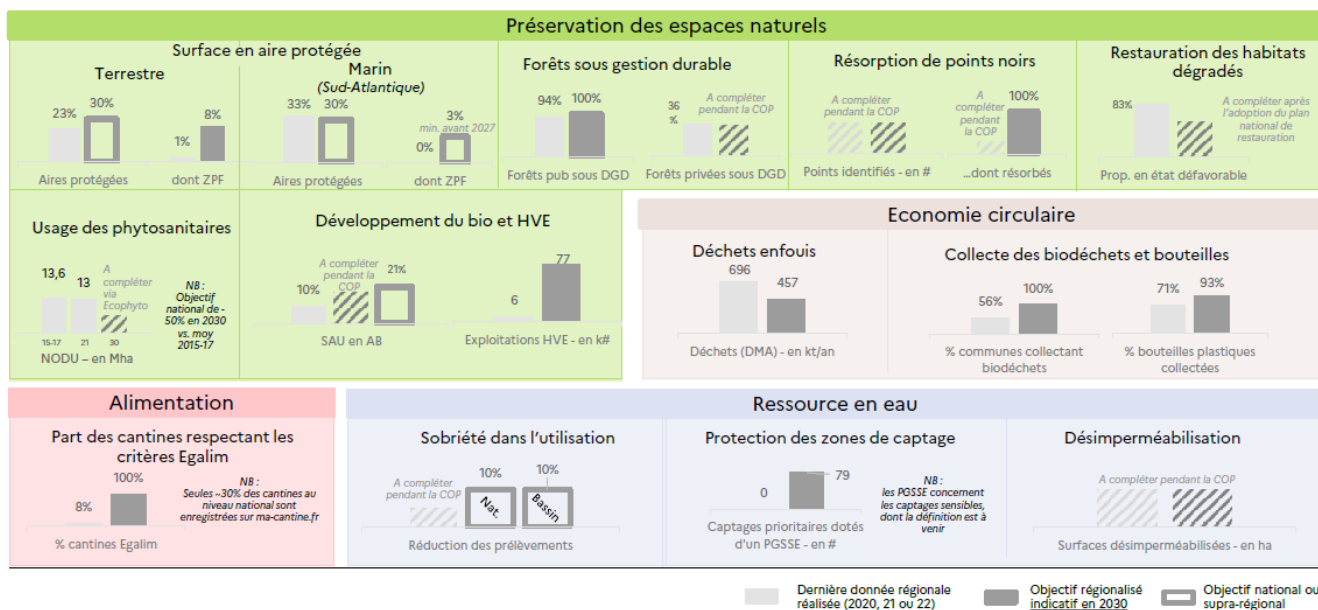
## Panorama des leviers de décarbonation pour Nouvelle-Aquitaine (30 leviers)

Répartition des leviers de réduction de gaz à effet de serre, en ktCO<sub>2</sub>e économisés entre 2019 et 2030



(1) Bus et cars décarbonés : 76 ktCO<sub>2</sub>e. (2) Réseaux de chaleur : 81 ktCO<sub>2</sub>e. (3) Prévention des déchets: 59 ktCO<sub>2</sub>e.  
\* Objectif non régionalisé en absence de données comparables sur l'état des forêts

## Panorama des leviers de biodiversité et préservation/ restauration des ressources pour Nouvelle-Aquitaine (13 leviers)





Ces leviers, bien que présentés de manière spécifiques, sont bien interconnectés et aucun des deux panoramas ne prévaut sur l'autre :

- A titre d'exemple, la préservation des forêts sous gestion durable et la décarbonation par le biais des forêts sont étroitement liées,
- La décarbonation liée à la valorisation des déchets et l'économie circulaire sont également imbriquées,
- Les questions foncières se répondent d'un tableau à l'autre (sobriété foncière versus démarche ZAN et zones de protection forte),
- Etc.

Des rapprochements ont donc pu être opérés suivant les leviers dans la suite du document.

Pour certains de ces leviers les objectifs ne sont pas quantifiés. La quantification doit pouvoir se réaliser dans le cadre des travaux engagés en Nouvelle-Aquitaine notamment lors de la phase de diagnostic.

La suite du livret, qui fait partie intégrante de la phase de diagnostic dans le cadre de l'exercice de définition de la feuille de route de la planification écologique en Nouvelle-Aquitaine **détaille l'ensemble de ces leviers pour la thématique** (sur la base des analyses du SGPE révisées, en date du 22 janvier 2024, susceptibles d'être modifiées à nouveau et des analyses réalisées par les différents directions et services de l'Etat et de la Région en Nouvelle-Aquitaine et les différents opérateurs spécialisés), ainsi que les objectifs quantitatifs définis, le cas échéant.

Le livret rappelle ensuite **les principaux cadres stratégiques** définis à l'échelle de la région Nouvelle-Aquitaine pouvant contribuer à répondre aux objectifs établis dans le cadre de la Planification écologique, sur ce thème.

Il propose enfin une **analyse des principaux éléments collectés auprès des différents niveaux de collectivités de la région**, concernant les actions planifiées et mises en œuvre relatives aux leviers activables sur cette thématique.

## 1.4 Documents et ressources complémentaires

Les publications fournies par le Secrétariat Général à la Planification écologique (SGPE), regroupant l'ensemble des ressources utiles à la territorialisation de la planification écologique, sont accessibles via le site de France Nation Verte :

- <https://www.gouvernement.fr/france-nation-verte/publications>

D'autres informations et ressources sont également accessibles via les sites suivants :

- <https://www.ecologie.gouv.fr/transition-ecologique-des-territoires>
- <https://planification-territoires.ecologie.gouv.fr/a-propos/#cop>
- <https://territoires-en-transition.ecologie.gouv.fr/?h=ressources&hp=cHJldmldz1wb2kuNjUwNDRmMjM4N2EzNTg3ODE5N2NmMjAy#ressources?preview=poi.65044f2387a35878197cf202>

## 2 Focus sur les leviers de décarbonation et de préservation de la biodiversité et des ressources naturelles sur la thématique « Mobilités »



La suite du document présente de manière spécifique les différents leviers de décarbonation et de préservation de la biodiversité et des ressources naturelles qui ont été identifiés, en lien avec cette thématique, pour Nouvelle-Aquitaine dans le cadre de l'exercice de planification écologique et de préparation de la future feuille de route qui viendra détailler les actions à engager d'ici à 2030 pour atteindre les objectifs.

Chaque levier est présenté de même manière :

- Une partie « **De quoi parle-t-on ?** » qui permet de donner une définition du levier et de son périmètre.
- Une partie « **Objectif quantitatif projeté d'ici 2030 et déclinaison** » qui précise l'objectif du levier en ktCO<sub>2</sub> à économiser d'ici 2030 et sa déclinaison



## 2.1 Véhicules électriques

### 2.1.1 De quoi parle-t-on ?

Le secteur des transports est le premier émetteur de CO<sub>2</sub> en France, avec 30 % des émissions nationales en 2021 (Sénat, 2023)<sup>2</sup>. Ces émissions proviennent majoritairement des voitures particulières (thermiques, à énergie fossile), d'autant plus émettrices qu'elles sont anciennes. **Le développement des véhicules électriques ou hybrides rechargeables est un des leviers d'une mobilité plus durable, si les modes de recharge sont coordonnés avec les capacités du réseau d'électricité** (ADEME, 2023)<sup>3</sup>.

Selon le SGPE, le levier porte sur l'électrification du parc de véhicules particuliers (ambition nationale de 15% de véhicules électriques en 2030), en remplaçant progressivement les véhicules les plus anciens.

### 2.1.2 Objectif quantitatif projeté d'ici 2030 et déclinaison (ordre de grandeur)

Objectif quantitatif projeté d'ici 2030 : 1 150 kt CO<sub>2</sub>e d'émissions évitées par rapport à 2019.

Ordre de grandeur : 547,5 milliers de véhicules électriques dans le parc régional en 2030.

---

<sup>2</sup> <https://www.senat.fr/rap/r22-825/r22-8250.html>

<sup>3</sup> <https://expertises.ademe.fr/air-mobilites/mobilite-transports/passer-a-laction/solutions-technologiques/electromobilite-vecteur-mobilite-durable>



## 2.2 Bus et cars décarbonés

### 2.2.1 De quoi parle-t-on ?

Les transports routiers collectifs (car, bus) ont également un rôle à jouer dans la planification écologique par leur électrification ou alimentation en biocarburants et biogaz.

Selon le SGPE, le levier porte sur l'accélération de la décarbonation des transports collectifs par des bus électriques ou au biogaz par exemple.

### 2.2.2 Objectif quantitatif projeté d'ici 2030 et déclinaison (ordre de grandeur)

Objectif quantitatif projeté d'ici 2030 : 76 kt CO<sub>2</sub>e d'émissions évitées par rapport à 2019.

Ordre de grandeur : 1 283,6 bus et cars décarbonés dans le parc régional en 2030.



## 2.3 Réduction des déplacements

### 2.3.1 De quoi parle-t-on ?

La réduction de l'impact des déplacements motorisés émetteurs de Gaz à effet de serre (GES) **passé aussi par de nouveaux comportements : organisation collective, autopartage, écoconduite** (entretien régulier du véhicule, réduction de la vitesse, coupe du moteur pour un arrêt prolongé, usage modéré de la climatisation,), **télétravail, choix privilégié de destination de loisirs de proximité, ...**

Selon le SGPE, le levier porte sur l'évolution de l'organisation collective et des comportements pour réduire les déplacements, que ce soit pour le travail (ex. télétravail) ou les loisirs (ex. tourisme local).

### 2.3.2 Objectif quantitatif projeté d'ici 2030 et déclinaison (ordre de grandeur)

Objectif quantitatif projeté d'ici 2030 : 268 kt CO<sub>2</sub>e d'émissions évitées par rapport à 2019.

Ordre de grandeur : 600km annuels/voiture évités en 2030 par rapport à 2019.



## 2.4 Covoiturage

### 2.4.1 De quoi parle-t-on ?

Avec deux personnes au lieu d'une par véhicule, on divise en effet par deux la pollution, la consommation d'énergie, l'émission de gaz à effet de serre, les nuisances sonores, etc. **La solution covoiturage présente donc un rapport coût / efficacité remarquable compte-tenu des investissements limités** (ODDC, 2020)<sup>4</sup>, en particulier pour les trajets de tous les jours, qui ne peuvent pas facilement être faits à pied ou à vélo. Le covoiturage représente également une offre de déplacements adaptée aux secteurs les moins densément peuplés, complémentaire aux modes de transports collectifs traditionnels (AUE, 2021).

Selon le SGPE, le levier porte sur le développement du covoiturage, en particulier pour les trajets du quotidien qui ne peuvent se faire autrement qu'en voiture (ambition nationale de 3 millions de trajets quotidiens à horizon 2027 contre 900 000 aujourd'hui).

### 2.4.2 Objectif quantitatif projeté d'ici 2030 et déclinaison (ordre de grandeur)

Objectif quantitatif projeté d'ici 2030 : 268 kt CO<sub>2</sub>e d'émissions évitées par rapport à 2019.

Ordre de grandeur : 600 km annuels/voiture évités en 2030 par rapport à 2019.

---

<sup>4</sup> <http://www.oddc.fr/modules.php?name=SimpleProfil&op=showonedoc&id=35&mmg=9,529&page=4>

## 2.5 Vélo et transports en commun

### 2.5.1 De quoi parle-t-on ?

Les modes actifs de déplacements, **dont l'usage du vélo, sont une alternative aux déplacements individuels motorisés sur des courtes distances**, de même, que **les transports en commun** (y compris transport à la demande –TAD-), qu'ils soient urbains, interurbains, scolaires, ferrés, en autocars, bus, navette maritime...

Selon le SGPE, le levier porte sur le développement du vélo (ambition nationale : tripler son usage quotidien) et des transports en commun (RER métropolitain, cars express, intermodalité...) en remplacement de la voiture.

### 2.5.2 Objectif quantitatif projeté d'ici 2030 et déclinaison (ordre de grandeur)

Objectif quantitatif projeté d'ici 2030 : 447 kt CO<sub>2</sub>e d'émissions évitées par rapport à 2019.

Ordre de grandeur : 1 000 km annuels/voiture évités en 2030 par rapport à 2019.

## 2.6 Efficacité et carburants décarbonés

### 2.6.1 De quoi parle-t-on ?

Puisque le mode routier est responsable de la grande majorité des émissions de carbone, sa transformation est un enjeu majeur. Un des leviers de cette transformation, nécessaire même si non suffisant, est le recours aux biocarburants, aux carburants synthétiques durables et à l'hydrogène vert. **Les biocarburants** (ex : SP95-E10 ou E85) **sont obtenus à partir de la biomasse** (matière 1ère d'origine végétale, animale ou issue de déchets : résidus agricoles, vinicoles, cultures dédiées, graisses animales, huiles usagées...) et **généralement incorporés dans les carburants d'origine fossile<sup>5</sup>**. **Les carburants de synthèse sont produits à partir d'électricité renouvelable ou bas-carbone, de dioxyde de carbone, d'azote, d'hydrogène vert, issu d'électrolyse de l'eau.**

Selon le SGPE, le levier porte sur le choix de véhicules légers et décarbonés (autre que l'électrique - ex. biocarburants), en remplaçant progressivement les véhicules les plus anciens.

### 2.6.2 Objectif quantitatif projeté d'ici 2030 et déclinaison (ordre de grandeur)

Objectif projeté d'ici 2030 : 627 kt CO<sub>2</sub>e d'émissions évitées par rapport à 2019.

Ordre de grandeur : 6,2L/100 km consommés en moyenne par les véhicules thermiques du parc en 2030

---

<sup>5</sup> <https://www.ecologie.gouv.fr/biocarburants>





## 2.7 Fret décarboné et multimodalité

### 2.7.1 De quoi parle-t-on ?

Le transport routier de marchandises est dépendant des énergies fossiles. **Sa décarbonation consiste dans son électrification ou alimentation en biocarburants, biogaz, etc. Le transport combiné**, qui vise à utiliser le fer ou la voie d'eau pour transporter des marchandises en conteneur, acheminées ensuite par camions pour les derniers kilomètres (intermodalité, rendue possible par l'existence de terminaux multimodaux) **offre une solution logistique sobre en énergie, de report modal, pertinent sur longue distance** (MTECT, 2023)<sup>6</sup>.

Selon le SGPE, le levier porte sur la décarbonation du transport routier (électrification, carburants durables...) ainsi que l'accélération du report modal (au niveau national, passage de 10% à 18% de part du ferroviaire et de 2 à 3% de part du fluvial), tous deux agissant sur la réduction ou décarbonation des tonnes-km de marchandises transportées par route.

Est pris en compte le transport de marchandise national et international, comptabilisé selon le lieu de chargement et déchargement, où ce levier est le plus actionnable.

### 2.7.2 Objectif quantitatif projeté en 2030 et déclinaison (ordre de grandeur)

Objectif quantitatif projeté d'ici 2030 : 1 377kt CO<sub>2</sub>e d'émissions évitées par rapport à 2019.

Ordre de grandeur : 2 118,5Mtkm/an de transport routier évités par rapport à 2019.

---

<sup>6</sup> <https://www.ecologie.gouv.fr/transport-combine>

## 2.8 Efficacité et sobriété logistique

### 2.8.1 De quoi parle-t-on ?

**Le transport de marchandises** (fret), qu'il soit routier, maritime ou aérien et **la logistique** (stockage et gestion des flux) sont fortement émetteurs de carbone, du fait d'une alimentation prédominante en énergies fossiles. **Leur efficacité énergétique** (rapport distance / consommation) **et la sobriété logistique** (maîtrise de la demande pour un moindre impact de la gestion et de la circulation des biens) **sont des leviers d'action.**

Selon le SGPE, le levier porte sur la maîtrise de la demande en matière logistique ainsi que le renforcement de l'efficacité des véhicules, tous deux agissant sur la réduction ou diminution de l'impact des tonnes-km de marchandises transportées par route.

Est pris en compte le transport de marchandise national et international, comptabilisé selon le lieu de chargement et déchargement, où ce levier est le plus actionnable.

### 2.8.2 Objectif quantitatif projeté d'ici 2030 et déclinaison (ordre de grandeur)

Objectif quantitatif projeté d'ici 2030 : 1 695kt CO<sub>2</sub>e d'émissions évitées par rapport à 2019.

Ordre de grandeur : 1 059,2 Mtkm/an de transport routier évitées par rapport à 2019

# 3 Les cadres stratégiques déployés en Nouvelle-Aquitaine sur la thématique « Mobilités »





## 3.1 Schémas, plans et programmations

De nombreux schémas, plans et programmations ont d'ores et déjà été déployés en Nouvelle Aquitaine contribuant à la décarbonation et à la préservation des ressources et de la biodiversité sur ces leviers en région. Parmi eux, figurent en particulier :

- Néo Terra - Feuille de route n°2. Région, nov. 2023.
- Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) : Premier bilan de mise en œuvre et modifications, Région, déc. 2021 + Rapport d'objectifs du SRADDET, Région, déc. 2019.
- Schéma régional des Véloroutes 2020-2030, Région, Mars 2020
- La mise en œuvre de la loi d'orientation des mobilités en Nouvelle-Aquitaine (2019-2030), Région, déc.2023
- Convention de coopération entre l'Etat, l'ADEME, la Banque des territoires et TENAQ en région Nouvelle-Aquitaine, Etat, ADEME, TENAQ, BdT, juin 2023
- Schémas directeurs des infrastructures de recharge pour véhicules électriques (SDIRVE)
- Plan Vélo 2027, DREAL Nouvelle-Aquitaine, 2023
- Schémas cyclables des EPCI
- PCAET
- ...

Les actions et objectifs portés par ces cadres stratégiques en matière de décarbonation et de préservation de la biodiversité et des ressources viendront notamment alimenter les discussions lors des différents temps de travail, pour, finalement, nourrir la feuille de route régionale.

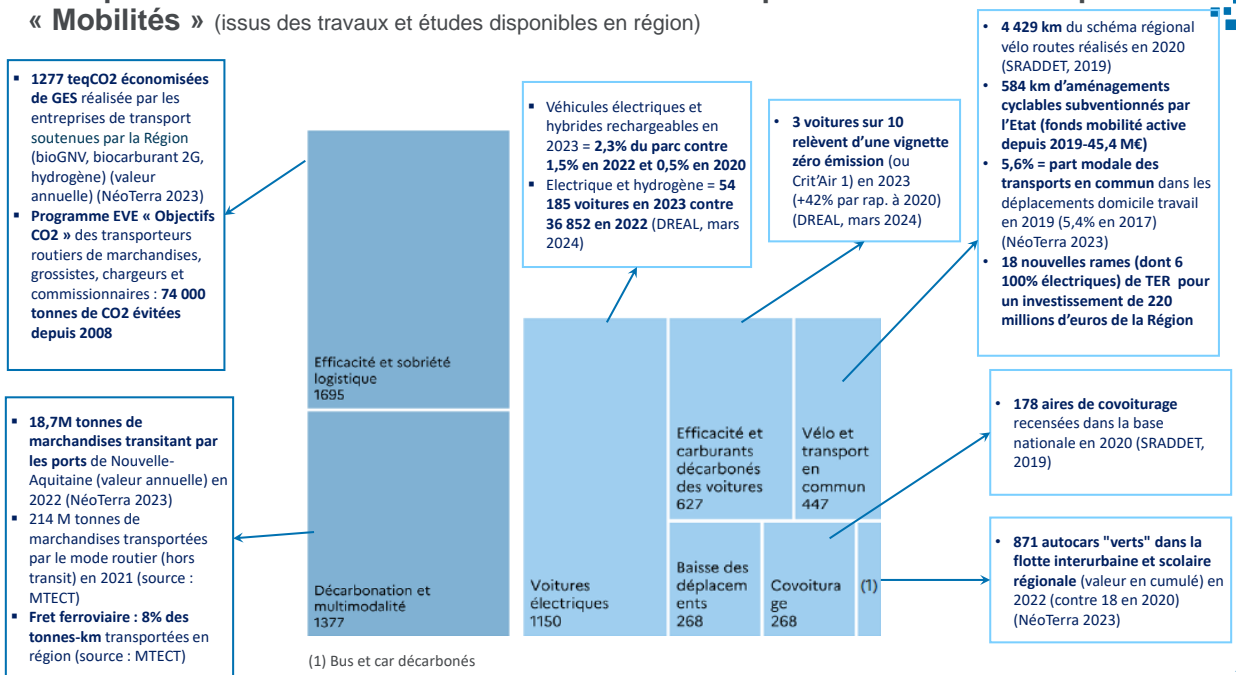


## 3.2 Quelques chiffres clés et indicateurs issus des travaux réalisés en région

Les chiffres ci-dessous (issus des travaux et études disponibles en région) ont pour vocation à illustrer les tendances à l'œuvre en région sur le périmètre du GT, pour répondre aux leviers identifiés par le SGPE. Ils ne sont pas exhaustifs, mais donnent quelques repères quant à l'état d'avancement de diverses actions déployées.

### Quelques chiffres clés et indicateurs en Nouvelle Aquitaine sur la thématique

« Mobilités » (issus des travaux et études disponibles en région)







# 4 Éléments collectés auprès des collectivités





## 4.1 Introduction méthodologique

Une enquête a été adressée à l'ensemble des Collectivités de Nouvelle Aquitaine sur la base d'un questionnaire proposé par le SGPE, permettant d'analyser la pertinence perçue d'un ensemble d'actions de décarbonation et de préservation de la biodiversité sur la thématique « Bâtiments / Rénovation » et de recueillir l'état de mise en œuvre de ces mêmes actions pour chacune des Collectivités.

Les réponses se répartissent de la manière suivante par collectivité :

Type collectivité	Nb collectivité	Nb fichiers reçus	Taux de retour
Commune	4 356	563	12,92 %
Département	12	7	58,33 %
EPCI	155	81	52,26 %
Région	1	1	100,00 %
<b>Total</b>	<b>4 524</b>	<b>652</b>	<b>14,41 %</b>

# 638

Nombre de fichiers chargés

### Suivi des dépôts des communes

Département	Nombre de communes	Nombre de fichiers reçus	Taux de retour
Charente	365	19	5,21 %
Charente-Maritime	463	100	21,60 %
Corrèze	280	29	10,36 %
Creuse	256	60	23,44 %
Deux-Sèvres	256	21	8,20 %
Dordogne	505	66	13,07 %
Gironde	535	97	18,13 %
Haute-Vienne	195	3	1,54 %
Landes	327	85	25,99 %
Lot-et-Garonne	319	13	4,08 %
Pyrénées-Atlantiques	546	55	10,07 %
Vienne	266	15	5,64 %
<b>Total</b>	<b>4313</b>	<b>563</b>	<b>13,05 %</b>

### Suivi des dépôts des EPCI

Département	Nombre d'EPCI	Nombre de fichiers reçus	Taux de retour
Charente	9	4	44,44 %
Charente-Maritime	13	8	61,54 %
Corrèze	9	8	88,89 %
Creuse	9	4	44,44 %
Deux-Sèvres	8	4	50,00 %
Dordogne	20	8	40,00 %
Gironde	28	8	28,57 %
Haute-Vienne	13	8	61,54 %
Landes	18	14	77,78 %
Lot-et-Garonne	12	6	50,00 %
Pyrénées-Atlantiques	9	4	44,44 %
Vienne	7	5	71,43 %
<b>Total</b>	<b>155</b>	<b>81</b>	<b>52,26 %</b>

### Liste des dépôts par département

Département	Nom	Nombre de fichier	Population
17	Charente-Maritime	1	655 709
23	Creuse	1	115 995
24	Dordogne	1	412 807
33	Gironde	1	1 636 391
40	Landes	1	418 122
47	Lot-et-Garonne	1	330 844
79	Deux-Sèvres	1	374 481
<b>Total</b>		<b>7</b>	

**Nota :** La Région a également renseigné le questionnaire. L'analyse du contenu, compte tenu des périmètres de compétences et d'intervention de la Région, n'est pas présenté ici.

## 4.2 Aperçu général de la pertinence et de la mise en œuvre des actions

Les données présentées ci-après sont issues des réponses tous niveaux de collectivités confondus, afin de faire un premier état des lieux quant à la pertinence perçue des actions identifiées par le SGPE, ainsi que de l'état de leur mise en œuvre.

Ces graphiques seront présentés en séance lors de la concertation.

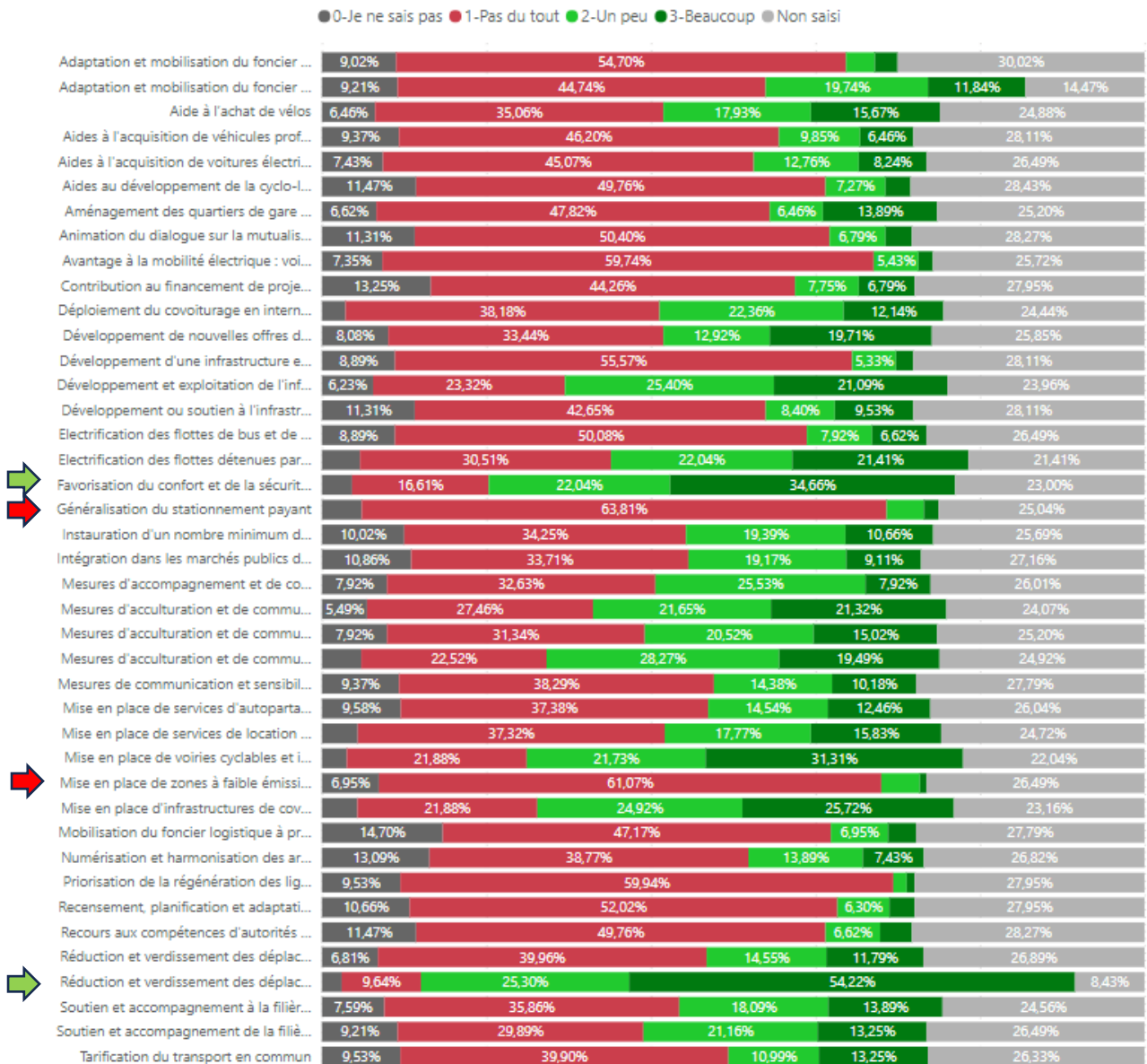
Auparavant, un tableau recense les actions répertoriées dans le questionnaire du SGPE adressé aux collectivités, pour en faciliter la lecture :

Leviers	Liste des actions SGPE dans le périmètre de ce GT
Bus et cas décarbonés	Electrification des flottes de bus et de cars
Covoiturage	Soutien et accompagnement de la filière covoiturage
	Mise en place d'infrastructures de covoiturage (points de rencontre, lignes de covoiturage, plateforme de covoiturage...)
	Mesures d'acculturation et de communication autour du covoiturage
	Déploiement du covoiturage en interne à la collectivité
Efficacité et sobriété logistique	Recensement, planification et adaptation des aires de livraison au contexte logistique local
	Numérisation et harmonisation des arrêtés de circulation de circulation en cohérence avec les collectivités voisines
	Mobilisation du foncier logistique à proximité des centres de consommation pour diminuer les distances de livraison
	Mesures de communication et de sensibilisation à l'impact environnemental des actes d'achat y compris en terme de transport
	Animation du dialogue sur la mutualisation de la logistique dans le périmètre de la collectivité
Fret décarboné et multimodalité	Recours aux compétences d'autorités organisatrices de la mobilité (AOM) pour organiser la massification des transports (ex.tram-fret)
	Priorisation de la régénération des lignes sur les sites portuaires et desservant les entreprises génératrices de trafic
	Intégration dans les marchés publics de clauses incitatives pour une logistique durable
	Développement d'une infrastructure et d'une offre adaptées à la cyclo-logistique (ex.aires de livraison dédiées aux vélos-cargos)
	Contribution au financement de projets incitant à la multimodalité
	Aide au développement de la cyclo-logistique
	Aides à l'acquisition de véhicules professionnels à motorisation alternative
	Adaptation et mobilisation du foncier public pour déployer les plateformes de transport combiné, implanter des sites industriels à proximité des axes ferroviaires et fluviaux...

Fret décarboné et multimodalité / Efficacité et carburants décarbonés des véhicules	Développement ou soutien à l'infrastructure de recharge et d'avitaillement en carburants alternatifs (hydrogène, GNV...)
Réduction des déplacements	Réduction et verdissement des déplacements domicile-travail et professionnels des agents ; forfaits mobilité durable, encourager le télétravail, limiter l'avion et la voiture
	Mise en place de services d'autopartage ou mutualisation des flottes
	Généralisation d'un stationnement payant
	Favorisation du confort et de la sécurité des cheminements piétons
Transports en commun	Tarification du transport en commun
	Mesures d'acculturation et de communication autour des transports en commun
	Développement de nouvelles offres de transport
	Aménagement des quartiers de gare pour favoriser l'intermodalité et nouveaux services voyageurs (mobilités connectée, information voyageur etc...)
Véhicules électriques	Mesures d'accompagnement et de communication autour de la mobilité électrique
	Installation d'un nombre minimum de bornes de recharge dans les nouveaux parkings privés dans le PLU/PDU
	Electrification des flottes détenues par la collectivité
	Développement et exploitation de l'infrastructure de recharge en voirie
	Avantage à la mobilité électrique : voies réservées aux véhicules propres, tarification différenciée pour le stationnement...
	Aides à l'acquisition de voitures électriques ou à l'installation de bornes de recharge privées complémentaires aux aides nationales
Véhicules électriques / Bus et cars décarbonés	Mise en place de zones à faible émission ZFE (pour les territoires en dépassement)
Vélo	Soutien et accompagnement de la filière vente et réparation de vélos
	Mise en place de voiries cyclables et infrastructures de stationnement pour vélos dans le cadre du schéma directeur vélo
	Mise en place de services de location ou de prêt de vélos
	Mesures d'acculturation et de communication autour de la pratique du vélo
	Aide à l'achat de vélos



## Pertinence perçue des actions tous niveaux de collectivités confondus :

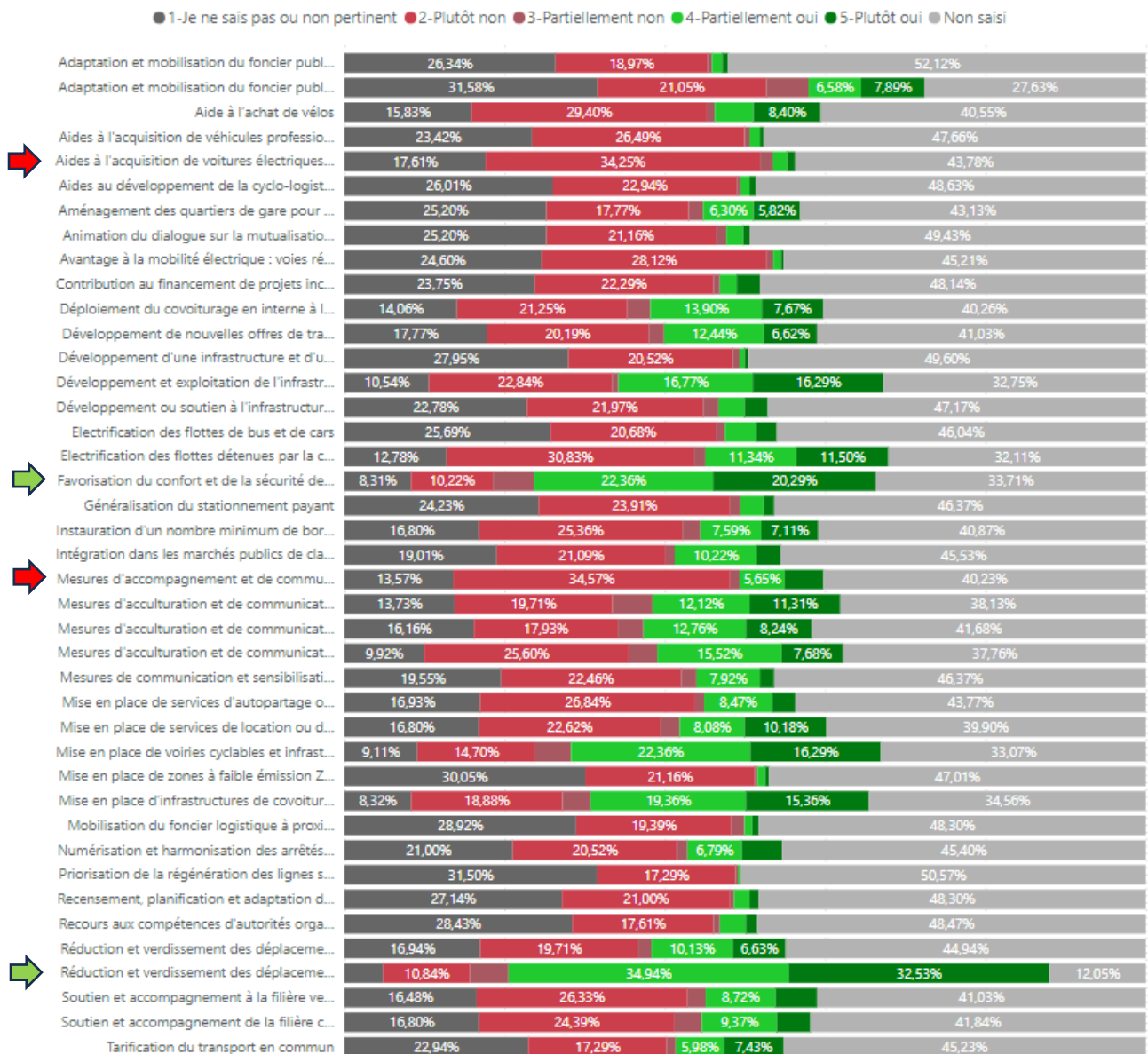


- Les actions pour lesquelles la pertinence semble la plus évidente (tous niveau de collectivités confondus) sont relatives à la réduction et verdissement des déplacements domicile-travail et professionnels des agents ; et la sécurisation des cheminements piétons.
- Les actions pour lesquelles la pertinence semble la moins évidente (tous niveau de collectivités confondus) sont relatives à la généralisation du stationnement payant et la mise en place de zones à faibles émissions (ZFE)...





## Etat de la mise des actions tous niveaux de collectivités confondus :

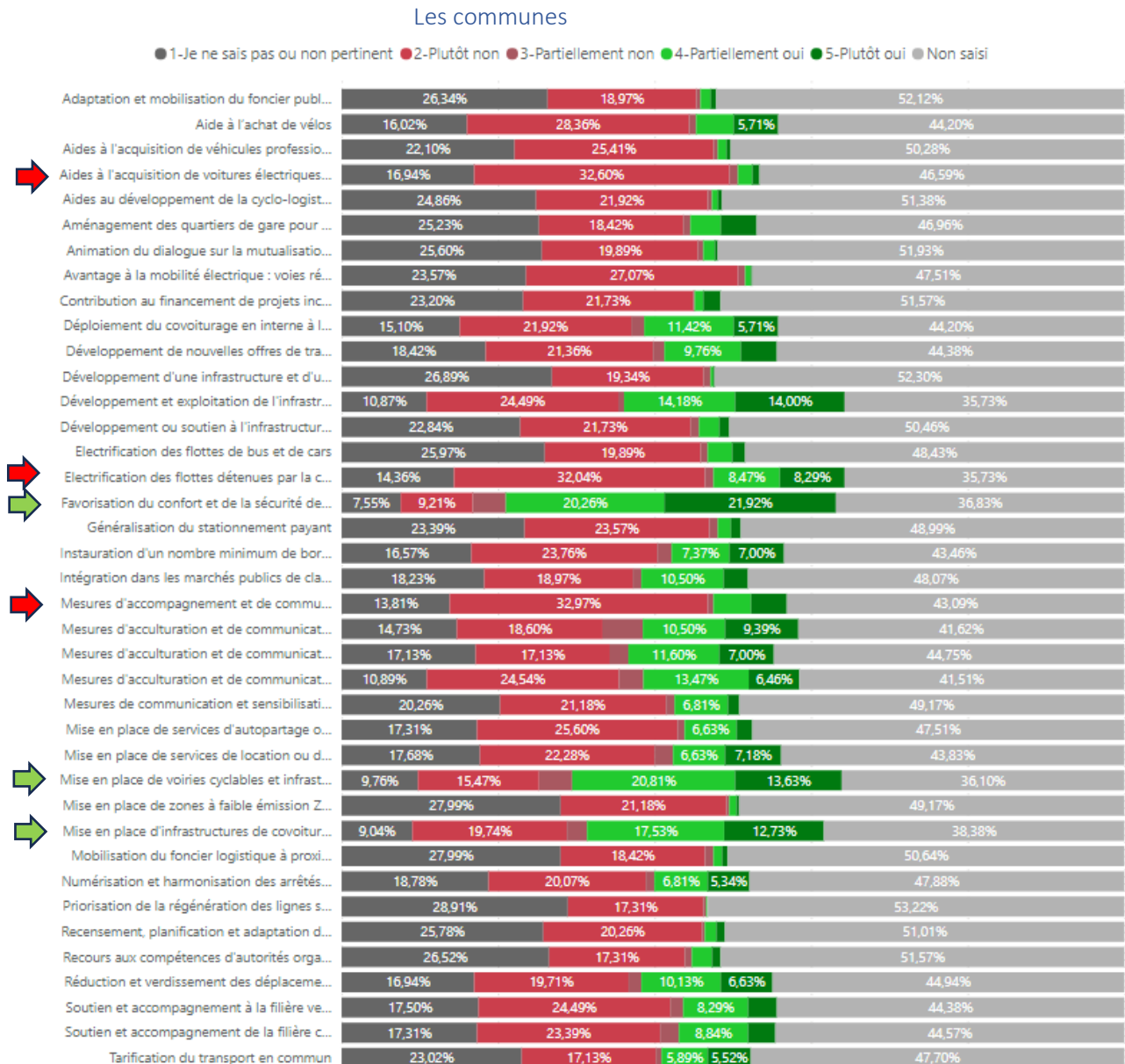


- Les actions pour lesquelles la mise en œuvre semble la plus avancée (tous niveau de collectivités confondus) sont relatives à la réduction et verdissement des déplacements domicile-travail et professionnels des agents ; la sécurisation des cheminements piétons...
- Les actions pour lesquelles la mise en œuvre semble la moins avancée (tous niveau de collectivités confondus) sont les mesures d'accompagnement à la mobilité électrique ; l'aide à l'acquisition de voitures électriques ...

## 4.3 Illustrations complémentaires

Les illustrations suivantes sont présentées à titre indicatif et ne seront pas détaillées en séance, mais pourront alimenter les réflexions pour les travaux à venir.

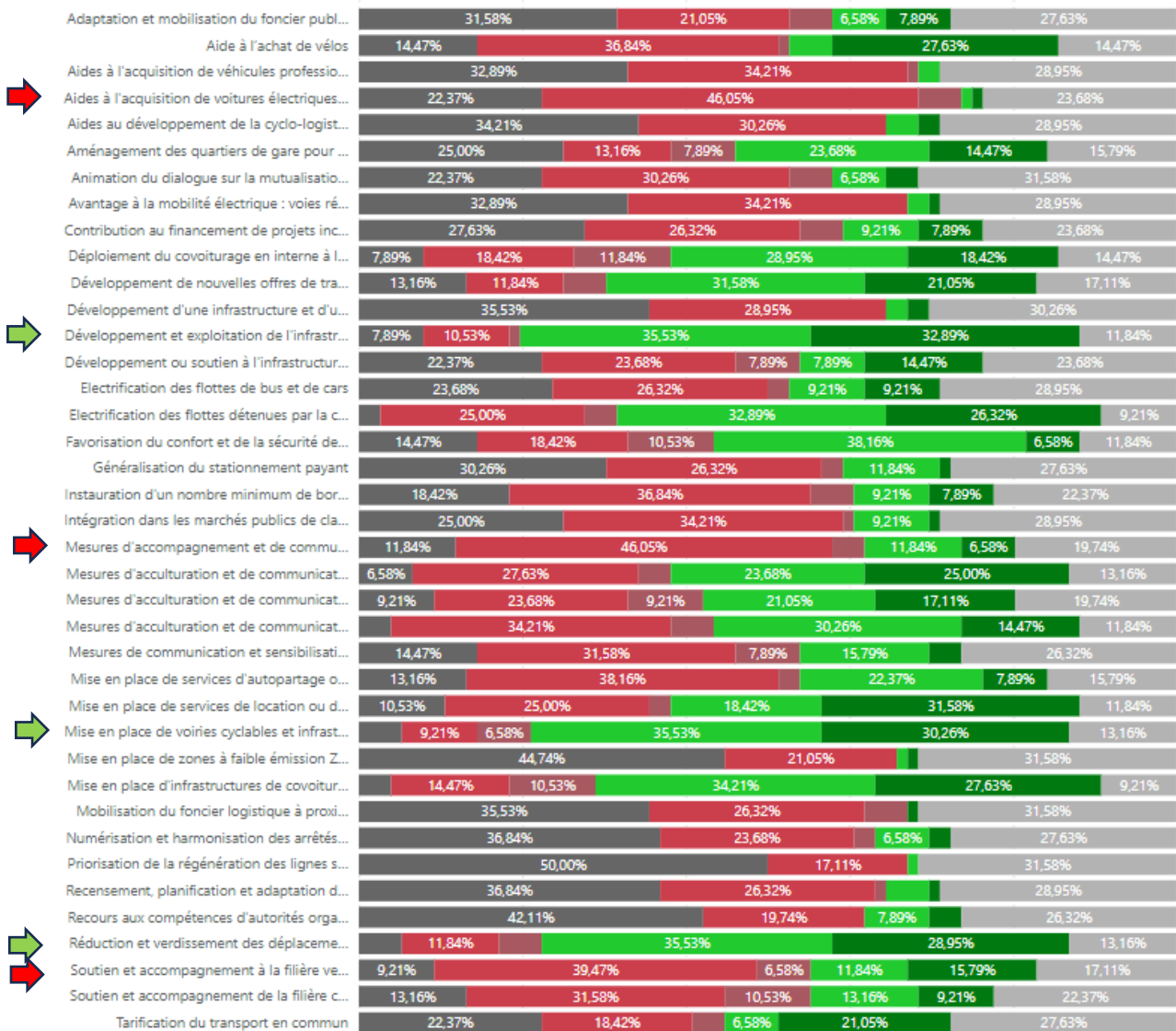
### 4.3.1 Etat de la mise en œuvre des actions par niveau de collectivités



- Les actions pour lesquelles la mise en œuvre semble la plus avancée pour les communes sont relatives à la sécurisation des cheminements piétons ; la mise en place de voiries cyclables et de stationnement vélo ; d'infrastructures de covoiturage.
- Les actions pour lesquelles la mise en œuvre semble la moins avancée pour les communes sont relatives à l'aide à l'acquisition de voitures électriques ; l'électrification des flottes détenues par la collectivité ; les mesures d'accompagnement à la mobilité électrique.

## Les EPCI

● 1-Je ne sais pas ou non pertinent ● 2-Plutôt non ● 3-Partiellement non ● 4-Partiellement oui ● 5-Plutôt oui ● Non saisi



- Les actions pour lesquelles la mise en œuvre semble la plus avancée pour les EPCI sont relatives au développement et à l'exploitation de l'infrastructure de recharge en voirie ; la mise en place de voiries cyclables et de stationnement vélo ; la réduction et verdissement des déplacements domicile-travail et professionnels des agents...
- Les actions pour lesquelles la mise en œuvre semble la moins avancée pour les EPCI sont relatives à l'aide à l'acquisition de voitures électriques ; les mesures d'accompagnement à la mobilité électrique ; et l'accompagnement à la filière vente et réparation de vélos.





## Les Départements




- Les actions pour lesquelles la mise en œuvre semble la plus avancée pour les Départements sont relatives à l'électrification des flottes détenues par la Collectivité ; la réduction et verdissement des déplacements domicile-travail et professionnels des agents ; la mise en place d'infrastructures de covoiturage ...
- Les actions pour lesquelles la mise en œuvre semble la moins avancée pour les Départements sont relatives aux avantages donnés à la mobilité électrique ; à l'intégration dans les marchés publics de clauses incitatives pour une logistique durable ; et au développement et à l'exploitation de l'infrastructure de recharge en voirie...



 04 67 02 29 02

 [contact@edater.com](mailto:contact@edater.com)

 265, Avenue des États du Languedoc  
34000 MONTPELLIER

[www.edater.fr](http://www.edater.fr)

