



SOMMET VIRTUEL DE LA
MOBILITÉ DURABLE

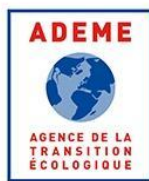
Du 18 au 29 mars 2024

<https://sometvirtuelmobilite.com/>

Un événement 100%
en ligne co-porté par



LES CO-PORTEURS DE L'ÉVÉNEMENT



L'Agence de la Transition Écologique participe à la mise en œuvre des politiques publiques dans les domaines de l'environnement, de l'énergie et du développement durable. Elle met à disposition des entreprises, collectivités locales, pouvoirs publics et grand public ses capacités d'expertise et de conseil.

www.ademe.fr



L'Association des Professionnels en Conseil Climat Énergie et Environnement représente les bureaux d'études qui conseillent les entreprises, collectivités et établissements publics sur les sujets liés à la transition énergétique. Parmi ses actions phares, elle anime des groupes de travail métiers, organise des webconférences et événements, publie des articles et autres livrables.

www.apc-climat.fr

QU'EST CE QUE LE SOMMET VIRTUEL DE LA MOBILITÉ DURABLE ?

10
jours

de webconférences et
ateliers dédiés aux



Comment décarboner les flux de mobilité liés aux activités des entreprises et des administrations ainsi que les déplacements des collaborateurs ?

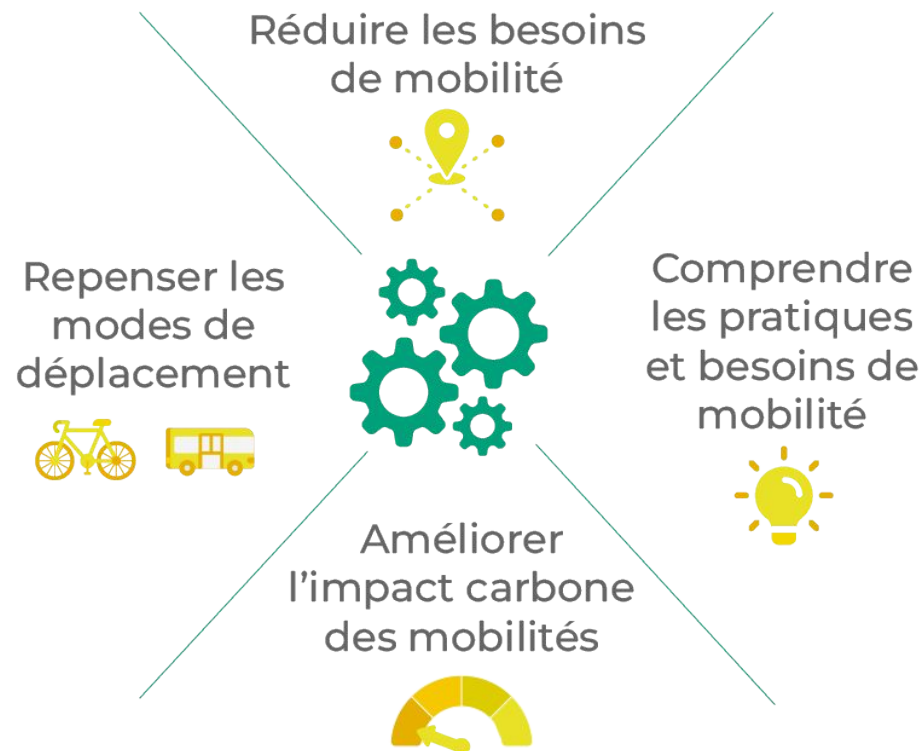


Comment définir et mettre en oeuvre une stratégie et des solutions en mobilité durable, inclusive et résiliente, à l'échelle de son territoire ?



L'objectif final

Accélérer la décarbonation des mobilités dans les organisations et sur les territoires



ILS SOUTIENNENT LA 1RE ÉDITION DU SVM D

Partenaires


Sponsor GOLD

AppyFair 

Sponsors SILVER

 **transdev**
the mobility company

BL
évolution

 **iter**
coopérative
de conseil en mobilité


PRODURABLE
La communauté des acteurs de l'économie durable

novethic

 **vélo&
territoires**
COORDINATEUR DU RÉSEAU NATIONAL CYCLABLE

**EKOSYSTÈME
MOBILITÉ**


FRANCE
QUALITÉ

The Good
LE MARKETING DE LA GOOD ECONOMY

 **SCET**

ILS SOUTIENNENT LA 1RE ÉDITION DU SVMMD

Comité de programmation :

Comité d'experts :



“*opinionway*”



LE SVMD EST GRATUIT... MAIS IL A UN COÛT !

VOUS APPRÉCIEZ NOTRE INITIATIVE ?

L'entrée au Sommet Virtuel de la Mobilité Durable est entièrement gratuite. Cependant, vous pouvez nous montrer votre soutien en nous laissant un **pourboire à prix libre** ! Ex : le montant du repas, du billet de train ou de l'hôtel que vous vous étiez déplacé ;)

NB : votre contribution ne pourra pas faire l'objet d'une défiscalisation

SOUTENIR LE SVMD



[Soutenir le SVMD en faisant un don](#)

SVM

SOMMET VIRTUEL DE LA
MOBILITÉ DURABLE

Du 18 au 29 mars 2024

WEBCONFÉRENCE

**Quel rôle des TC dans la
lutte contre le changement
climatique ?**

Pourquoi le sujet de cette conférence ?

- Naturellement, le transport collectif courte distance apparait comme une solution pertinente pour lutter contre le changement climatique et les polluants atmosphériques ...
 - ... pourtant, sa pertinence est parfois questionnée au regard de son gabarit, sa consommation d'énergie et de sa fréquentation,
- **Objectiver l'impact actuel des transports collectifs et ses perspectives d'évolution**



SOMMET VIRTUEL DE LA
MOBILITÉ DURABLE

Dans cette webconférence...

L'objectivation du rôle des TC dans les émissions de GES

- Le poids de la mobilité dans l'empreinte carbone globale en France
- Panorama des modes de transport et motorisations associées
- Approche comparative par catégorie de réseau

Au-delà d'une approche chiffrée, les TC, acteurs centraux d'une politique de mobilité durable

- Les conditions pour un déploiement efficace d'une offre TC
- Les effets cumulatifs dans une politique globale de développement durable

Les cas concrets des agglomérations de Rodez Agglomération et Grand Reims



SOMMET VIRTUEL DE LA
MOBILITÉ DURABLE

L'objectivation du rôle des TC dans les émissions de GES et polluants atmosphériques

- Le poids de la mobilité dans l'empreinte carbone globale en France
- Panorama des modes de transport et motorisations associées
- Approche comparative par catégorie de réseau

Quelques éléments de contexte et de précaution sur les chiffres

- L'utilisation de différentes données avec des méthodes de calculs parfois différentes.
- L'estimation des émissions est-elle en ACV (Analyse du Cycle de Vie) ou pas, ...
- Ce sont les ordres de grandeurs qui apparaissent les plus importants !
- Les principales sources utilisées :
 - ADEME
 - CITEPA
 - Quelques chiffres tirés des rapports du Shift Project, Carbone 4, CATP

De quel type de TC allons-nous parler aujourd'hui ?

Les transports en commun, sujet de la conférence, concernent les transports de courte distance (<80km)

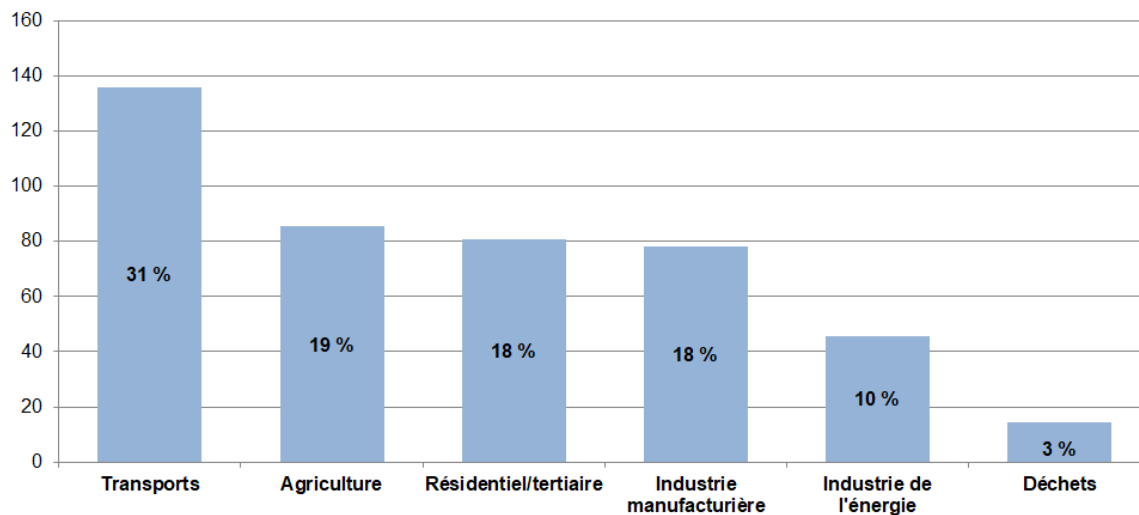


	TER	Méto	Tramway	BHNS	Bus « classique »	Car	TAD
Territoire de pertinence	Périurbain/rural	Urbain dense	Urbain dense	Urbain dense	Urbain semi-dense	Périurbain/rural	Zone diffuse
Capacité par véhicule	Variable 200/400 places	VAL : 200p RATP : 650p	Variable 300p	Jusqu'à 110/120p	Entre 60/100places	60pl max	10 places
Image d'attractivité associée	+++	+++++	+++++	+++	++	+	+

Le poids des transports dans l'empreinte carbone globale en France

Répartition sectorielle des émissions de gaz à effet de serre en France en 2019

En millions de tonnes de CO₂ eq.



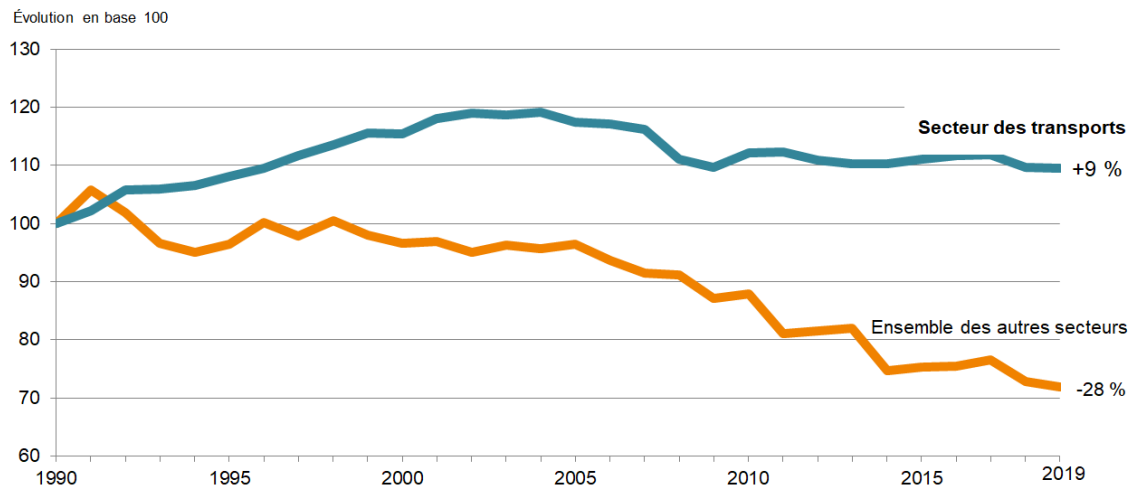
Les « transports » sont responsables d'1/3 des émissions de GES en France

Source : CITEPA, rapport Secten 2020

Quelle tendance des émissions de GES pour le secteur des transports ?

Contrairement aux autres secteurs, les émissions de GES « transports » ont continué à croître depuis 1990 et se stabilisent depuis les années 2010.

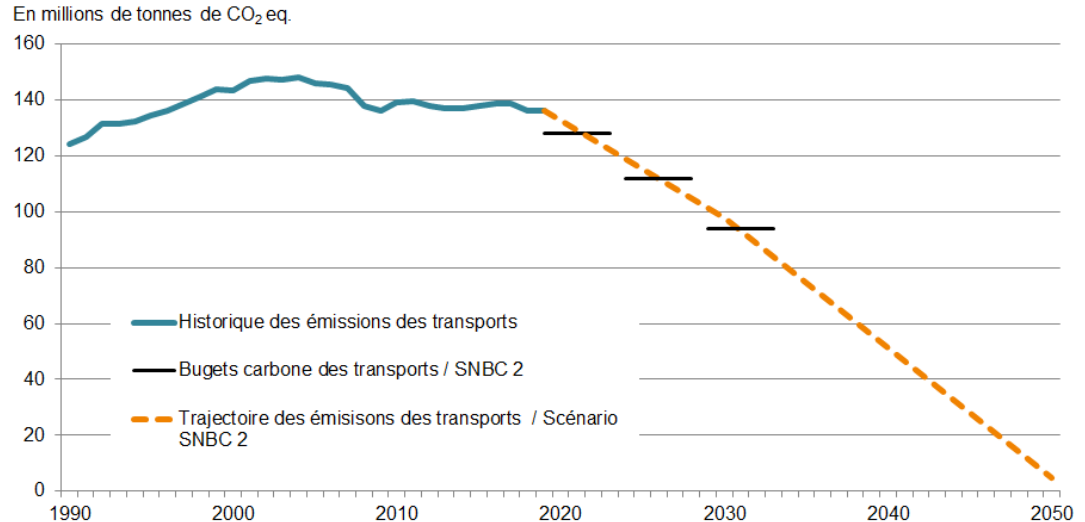
Évolution des émissions de GES du secteur des transports – France – 1990 / 2019



Quelle perspective suivre pour répondre à la SNBC 2 ?

- La SNBC vise à la neutralité carbone à l'horizon 2050 en France, c'est-à-dire équilibrer les émissions avec la capacité d'absorber le carbone.
- Pour être conforme à la SNBC 2 c'est :
 - -28% des 2030
 - 100% en 2050

Projections des émissions de GES du secteur des transports jusqu'en 2050 – Stratégie nationale bas carbone 2

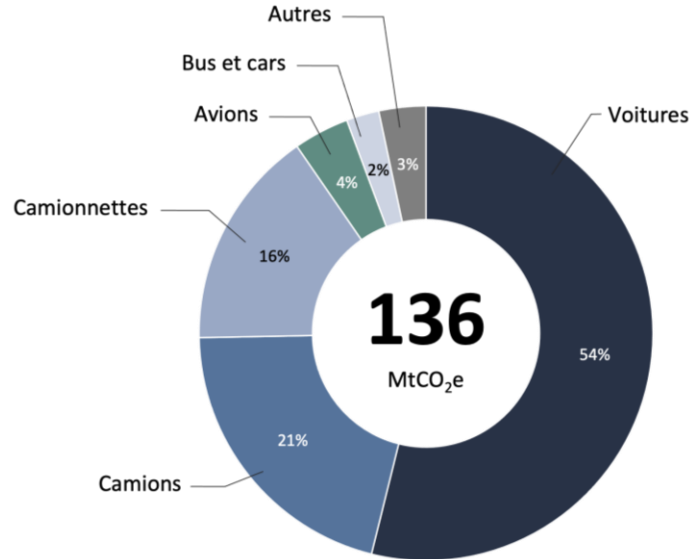


Source : CITEPA, rapport Secten 2020

Quel poids pour le transport collectif ?

- Les véhicules « bus et cars » ne représentent que 2% des émissions totales des émissions directes de GES.
- **La voiture c'est 54% !**

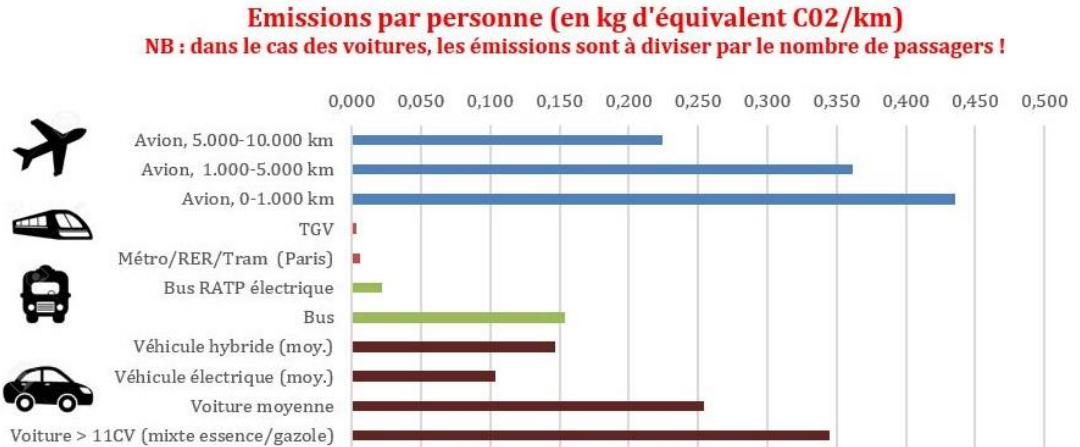
Décomposition des émissions directes de GES des transports entre catégories de véhicules en France en 2019



Sources : analyses Carbone 4 d'après CITEPA

Panorama des modes de transport et motorisations associées

- Les trajets effectués sur les réseaux urbains (base autobus diesel Euro VI) rejettent en moyenne 30% de GES en moins qu'à bord d'une voiture thermique
- L'impact de la motorisation et du vecteur énergétique est notable si on le ramène au voyageur.
- Pour les trajets longue distance le ferroviaire électrifié émet en moyenne 50 à 100 fois moins de CO² que l'avion



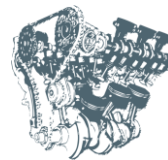
Source : GoodPlanet, données ADEME

Les émissions par passager.km dépendent fortement des hypothèses prises en matière de taux de remplissage et de distance moyenne par voyage

Les familles de motorisation Autobus/Autocar

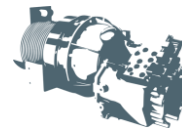
Le moteur thermique à combustion

- Transforme une énergie de combustion en énergie mécanique
- Standard diesel Euro VI / carburants de transition (ED95, HVO ...) / filière GNV



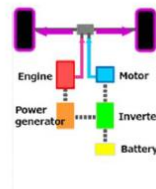
Le moteur électrique

- Transforme une énergie électrique en énergie mécanique
- Système tout électrique (batterie, trolley) / Hydrogène (PàC)

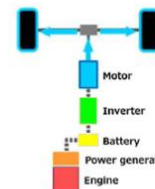


L'hybridation

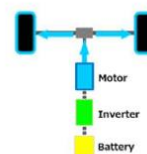
- Combine les moteurs électrique et thermique pour prolonger l'autonomie
- Hybride classique → le moteur électrique optimise le cycle de consommation du moteur thermique
- Hybride rechargeable → le moteur thermique (faible cylindrée) prolonge l'autonomie du moteur électrique



Technologie hybride (conventionnel)



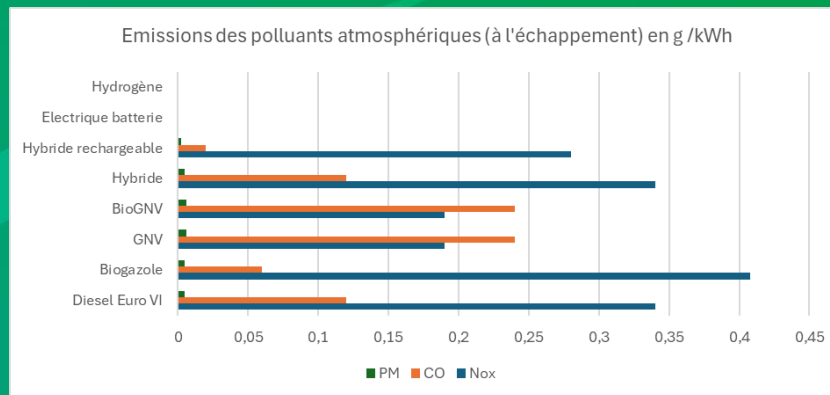
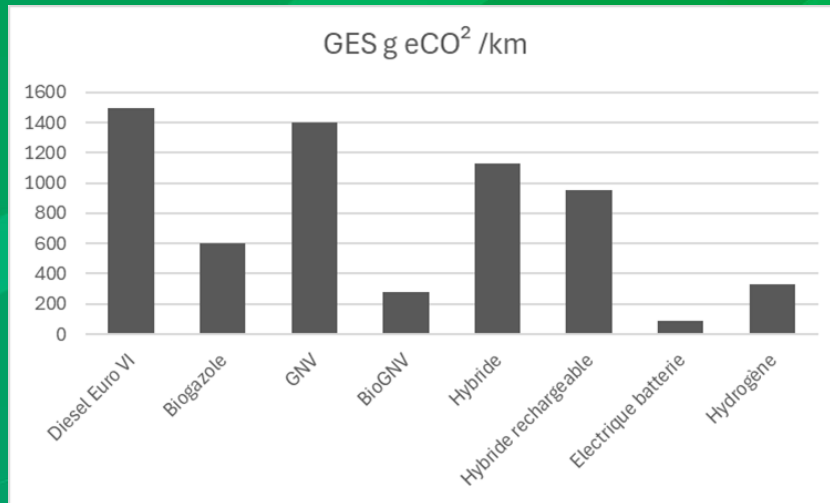
Technologie hybride rechargeable (prolongateur d'autonomie)



Technologie tout électrique

Analyse comparative des rejets de GES et polluants atmosphériques

- Un double enjeu, environnemental et de santé publique
 - Des émissions dites de gaz à effet de serre (en CO²eq.)
 - Des émissions de polluants atmosphériques (oxydes d'azote, monoxyde de carbone, particules fines)
- Un net **avantage pour les bus électriques sur batteries** qui, en analyse du cycle de vie, génèrent entre 8 et 9 fois moins de CO² que les bus diesel Euro VI.
- Y compris en matière de polluants atmosphériques en particulier les oxydes d'azote et monoxydes de carbone



Source : Etude CATP 2022

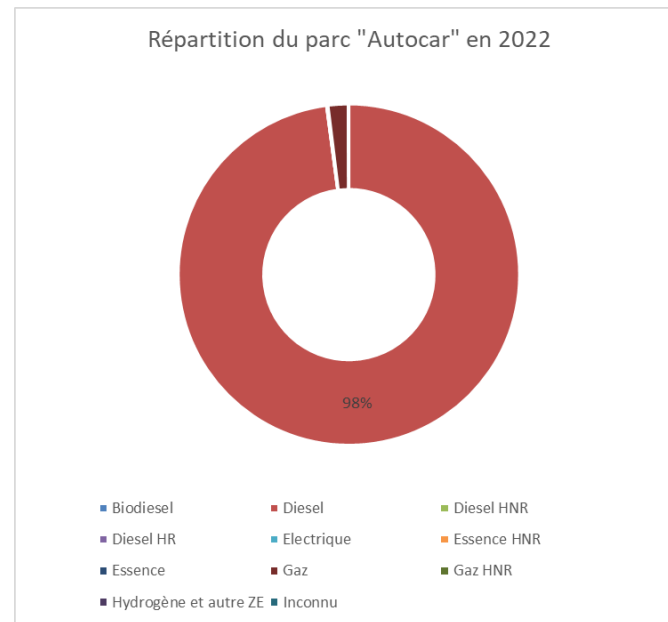
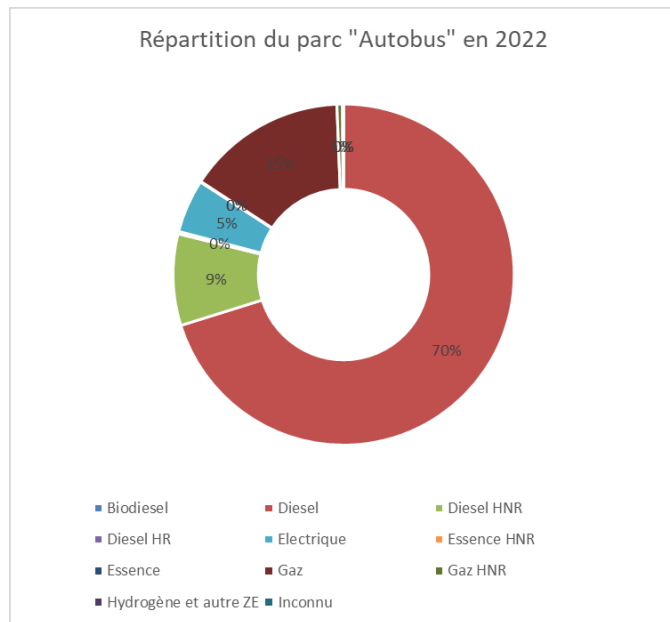
Analyse comparative des familles de motorisation – étude CATP 2022

	Diesel Euro 6	Bioéthanol	Biogazole	BioGNV	Electrique batterie	Electrique hydrogène	Hybride	Hybride rechargeable
Rejets CO ²								
Polluants atmos.								
Contraintes exploitation ³								
Maturité industrielle								
Coût de possession								

¹ Hors cultures dédiées ² 30% du gaz d'origine renouvelable

³ Dont adaptation des dépôts, maintenance et autonomie des véhicules

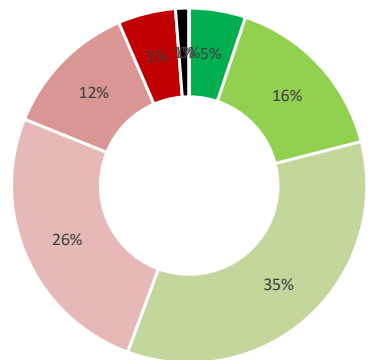
Le parc en France au 1^{er} janvier 2022 - Energie



Source : Service des données et études statistiques (SDES) - Détails du parc selon le genre, l'énergie, la vignette Crit'Air, la région, le département, la commune, l'âge, l'activité de l'utilisateur et le PTAC

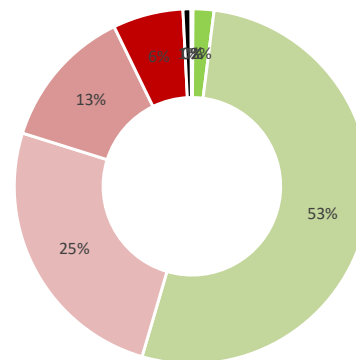
Le parc en France au 1^{er} janvier 2022 – Vignette Crit'Air

Répartition du parc "Autobus" en 2022



■ Crit'Air E ■ Crit'Air 1 ■ Crit'Air 2 ■ Crit'Air 3
■ Crit'Air 4 ■ Crit'Air 5 ■ Non classé ■ Inconnu

Répartition du parc "Autocar" en 2022



■ Crit'Air E ■ Crit'Air 1 ■ Crit'Air 2 ■ Crit'Air 3
■ Crit'Air 4 ■ Crit'Air 5 ■ Non classé ■ Inconnu

Source : Service des données et études statistiques (SDES) - Détails du parc selon le genre, l'énergie, la vignette Crit'Air, la région, le département, la commune, l'âge, l'activité de l'utilisateur et le PTAC

Obligation pour les réseaux de publier les données de GES

- Les lois "Grenelle II de l'environnement" de 2012 puis TECV 2015 ont rendu obligatoire, l'information sur la quantité d'émissions de CO2 émise pour chaque prestation de transport → **dont les réseaux de transports collectifs**
- Cette information vise à sensibiliser
 - les transporteurs sur leur impact carbone pour les inciter à proposer des offres de transport moins émettrices
 - part les consommateurs pour orienter leurs choix de mode de transport vers les offres les moins carbonées.
- L'information GES doit être exprimée en CO2équivalent portant sur la quantité de gaz à effet de serre émise pour un ensemble comprenant la phase de fonctionnement et la phase de production de l'énergie

Plusieurs décrets et arrêtés sont venus compléter cette obligation.

Obligation pour les réseaux de publier les données de GES

- la phase de fonctionnement des moyens de transport :
 - La phase de fonctionnement comprend toutes les opérations de transport entre l'origine et la destination de la prestation de transport, ainsi que les émissions lors des trajets de repositionnement, des trajets effectués à vide et les émissions à l'arrêt, qui sont liées à ces opérations.
- la phase amont de production des sources d'énergie nécessaires au fonctionnement des moyens de transport :
 - La phase amont comprend l'extraction, la culture des biocarburants, le raffinage, la transformation, le transport et la distribution des sources d'énergie.
 - **Ne sont pas prises en compte :**
 - **ni les émissions liées à la construction et à l'entretien des équipements de production des sources d'énergie**
 - **ni la construction des véhicules.**

Obligation pour les réseaux de publier les données de GES

- Les valeurs prises en comptes peuvent être de 4 niveaux (Article D1431-12 du code des transports) selon la taille de l'opérateur :
 - Niveau 1 : valeurs définies par arrêté du ministre chargé des transports ;
 - Niveau 2 : valeurs calculées par le prestataire comme la moyenne sur l'activité de sa flotte de moyens de transport ;
 - Niveau 3 : valeurs calculées par le prestataire comme les moyennes sur les sous-ensembles issus d'une décomposition complète de son activité par schéma d'organisation logistique, par type d'itinéraire, par client, par type de moyen de transport ou toute autre décomposition complète appropriée ;
 - Niveau 4 : valeurs mesurées ou constatées par le prestataire lors de l'exécution de la prestation de transport.

Obligation pour les réseaux de publier les données de GES – Valeurs 1

Description (tout véhicule thermique, selon l'étendue du territoire où le transport est effectué)	Nombre d'unités transportées dans le moyen de transport (tenant compte des trajets à vide)
Transport urbain et périurbain en agglomération de plus de 250 000 habitants	11 passagers
Transport urbain et périurbain en agglomération de 100 000 à 250 000 habitants	10 passagers
Transport urbain et périurbain en agglomération de moins de 100 000 habitants) / transport interurbain	8 passagers

Tableau 42 : valeurs de niveau 1 - transport routier collectif de personnes

Description (tout véhicule thermique, selon l'étendue du territoire où le transport est effectué)	Taux d'émission en g CO ₂ e par passager (valeurs calculées)
Transport urbain et périurbain en agglomération de plus de 250 000 habitants	149 g CO ₂ e / passager.km
Transport urbain et périurbain en agglomération de 100 000 à 250 000 habitants	160 g CO ₂ e / passager.km
Transport urbain et périurbain en agglomération de moins de 100 000 habitants) / transport interurbain	177 g CO ₂ e / passager.km

Tableau 43 : données agrégées de niveau 1 - transport routier collectif de personnes

Un calcul de valeurs 1 lié à des hypothèses de taux de remplissage qui peuvent se discuter car fortement dépendant de la **performance/ attractivité de l'offre en transport**

Exemple de comparaison

Mode (énergie)	OD	Réseau	Données réseau			Emissions g. Éq CO2 selon impactCo2 de l'ADEME		
			Emissions g. Éq CO2 totale ²	Voiture thermique Emissions g. Éq CO2 selon l'opérateur	Nb de covoitureurs nécessaires pour équilibre	Mode de déplacement concerné	Voiture thermique	Voiture électrique
Méto (électrique)	Balma<->Mirail Université	Tisséo	40	1 860	46,5	50	2 390	1 140
Bus (électrique)	Biarritz<->Bayonne	Txik txak	813	NC	NC	200	1 010	930
Bus (Thermique)	Lagord<->Gare SNCF	Yélo	391	520	1,3	560	1 090	520
Autocar (Thermique)	Douarnenez<->Quimper	BreizGo	773	5 155	6,7	760	5 660	2 690
Autocar express (Thermique)	Créon<->Bordeaux	Car Nouvelle Aquitaine	2 550	5 920	2,3	880	6 530	3 100

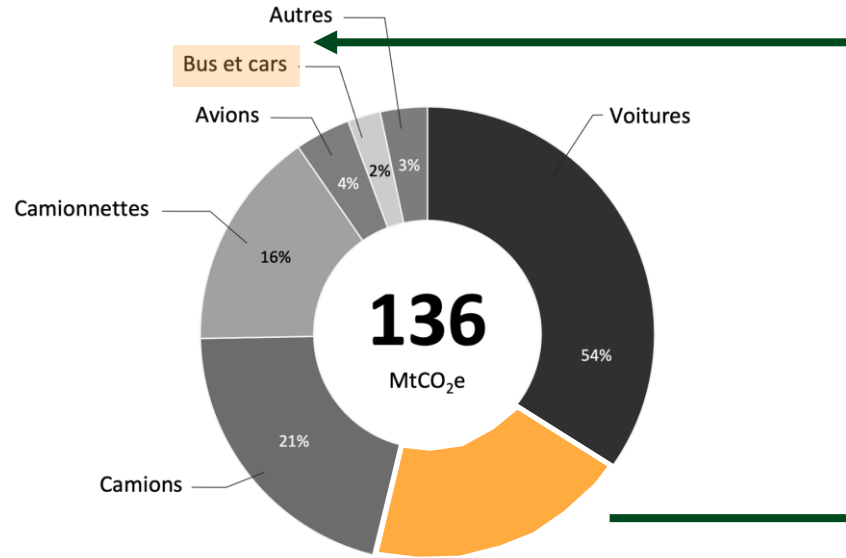
- Des chiffres qui peuvent varier fortement en fonction de la méthode de calcul, du taux de remplissage moyen et du niveau de valeur 1, 2, 3 ou 4 pris en compte.
- Mais des ordres de grandeurs qui restent largement favorables au transport collectif (sous réserve du taux de remplissage)

Conclusion

- Une difficulté de bénéficier d'une vision claire des émissions des transports collectifs : consommation, taux de remplissage, distance moyenne réalisée par passager,
- Néanmoins des ordres de grandeur qui placent toujours le transport collectif comme plus performant que la voiture individuelle que ce soit en volume global ou par passager.km
- Les deux enjeux principaux désormais :
 - Augmenter la performance des transports collectifs pour attirer de nouveaux usagers issus de la voiture individuelle et engager une transition vers une mobilité plus sobre
 - Faire rouler des Véhicules à Faible Emissions (VFE) pour améliorer le bilan GES du transport collectif sans jouer sur l'usage

Conclusion

Décomposition des émissions directes de GES des transports entre catégories de véhicules en France en 2019



Sources : analyses Carbone 4 d'après CITEPA



SOMMET VIRTUEL DE LA
MOBILITÉ DURABLE

Les TC, un allié certain mais comment réussir ce pari ?

Comment faire du transport collectif un allié à la lutte contre le changement climatique

- 1^{ère} priorité : Améliorer les offres de transports collectifs pour favoriser le report modal depuis la voiture individuelle
- 2^{ème} priorité : Faire rouler des véhicules peu émissifs

Comment faire du transport collectif un allié à la lutte contre le changement climatique

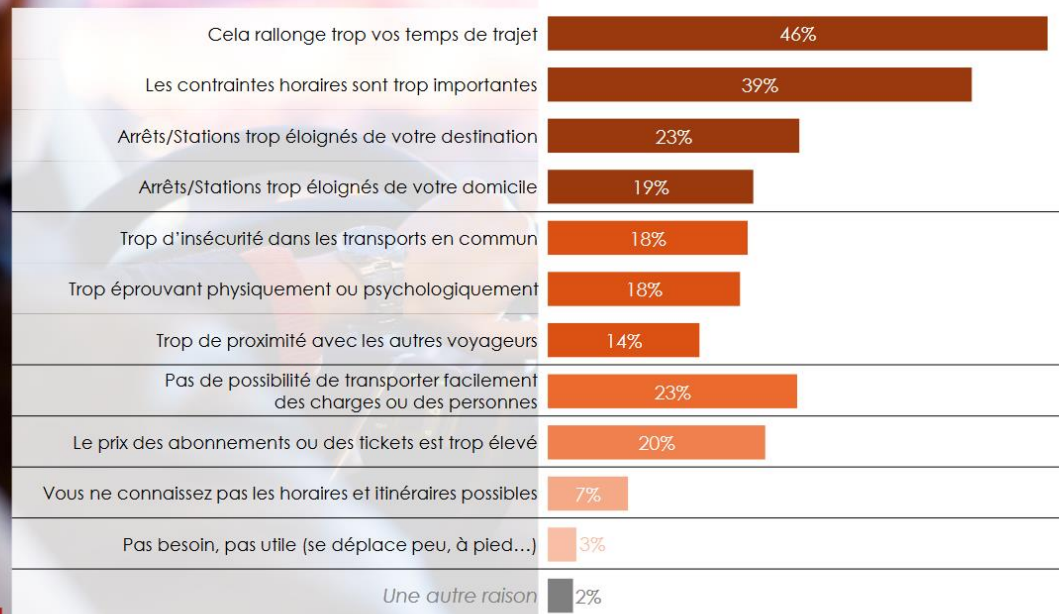
- **1^{ère} priorité**: Améliorer les offres de transports collectifs pour favoriser le report modal depuis la voiture individuelle
- 2^{ème} priorité : Faire rouler des véhicules peu émissifs

Des services performants



Freins au recours aux transports publics

Base : Utilisateurs voiture



ST Offre de transport
insuffisante
74%

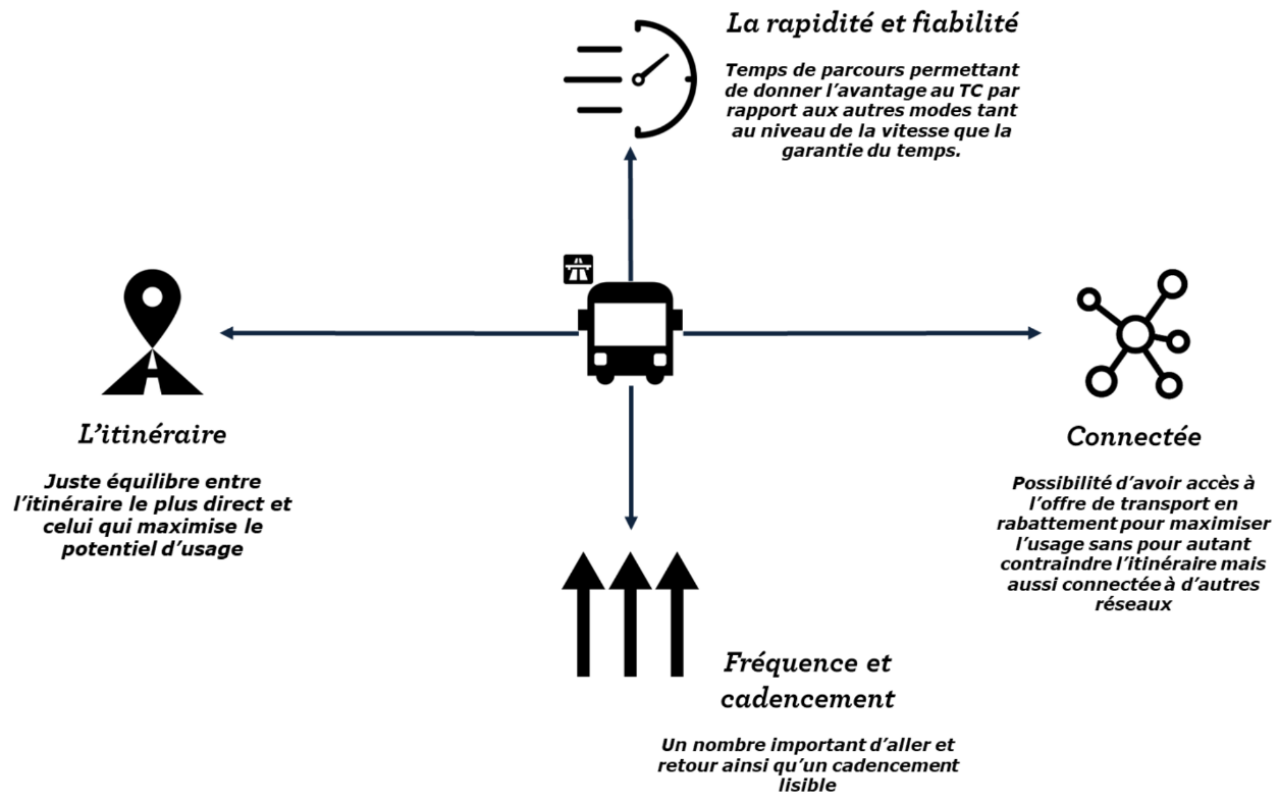
ST Inconfort /
Insécurité
35%



Q46. Actuellement, pour quelle(s) raison(s) n'avez-vous pas recours aux transports en communs pour vos déplacements du quotidien ? / vos déplacements domicile-travail ? Base Utilisateurs voiture dans le contexte de déplacement



Des services performants



Des exemples récents

RER MÉTROPOLITAIN
BORDEAUX MÉTROPOLITAIN | GIRONDE | NOUVELLE-AQUITAINE

NOUVEAU
Car Express
Blaye \leftrightarrow Bordeaux

À PARTIR DU 8 JANVIER

2,30€ le trajet

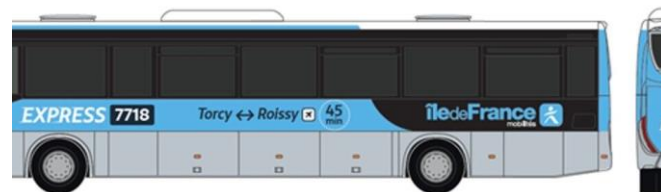
Un car toutes les **20 min** en heures de pointe

CARS RÉGIONAUX
LIGNE
430

transports.nouvelle-aquitaine.fr



NOUVELLE-AQUITAINE
mobilites



Adoption définitive de la loi sur les services express régionaux métropolitains

Après l'adoption définitive de la loi sur les services express métropolitains, le 15 novembre à l'Assemblée nationale, de nouvelles pages s'ouvrent. Un décret en Conseil d'Etat précisera les critères de labellisation pour les quelque 25 projets recensés par l'association Objectif RER métropolitains.

Comment faire du transport collectif un allié à la lutte contre le changement climatique

- 1^{ère} priorité : Améliorer les offres de transports collectifs pour favoriser le report modal depuis la voiture individuelle
- 2^{ème} priorité : **Faire rouler des véhicules peu émissifs**

Les perspectives d'évolutions vers des véhicules propres

Loi TEPCV 2015

- Art. 37 : Objectif de verdissement des flottes publiques d'autobus/autocar
- Qui est concerné ? établissements publics si ils gèrent directement ou indirectement un parc de plus de 20 autobus et autocars pour assurer des services de transport public de personnes réguliers ou à la demande
- A partir de 2020 : 50% de renouvellement de la flotte avec des VFE. En totalité du renouvellement à partir de 2025

Décret n°2017-23 du 11/01/2017 :

- Parc > 20 autobus et cars : l'Etat et ses établissements publics, le Syndicat des transports d'Ile de France (STIF), la Métropole de Lyon, les collectivités territoriales et leurs groupements doivent acquérir, lors du renouvellement de leur parc, au moins 50% de véhicules propres parmi les véhicules renouvelés à partir du 1er janvier 2020. Puis la totalité des véhicules renouvelés à partir du 1er janvier 2025.
- Parc < 20 autobus et cars : les CT doivent prévoir 30% de renouvellement annuel en véhicules à faibles émissions depuis juillet 2021. A compter du 1er janvier 2026, 37,4 % des véhicules acquis ou utilisés lors du renouvellement annuel devront être à très faibles émissions.

Qu'est-ce qu'un véhicule à faible émission ?

Groupe 1 : véhicules dont la motorisation est électrique,

Groupe 1 bis : « Groupe 1 bis : véhicules utilisant un carburant gazeux si une fraction du gaz consommé est d'origine renouvelable. « La fraction de gaz renouvelable précitée est au minimum de 20 % à partir du 1er janvier 2020 et de 30 % à partir du 1er janvier 2025

Groupe 2 : véhicules utilisant un carburant gazeux ou véhicules dont la motorisation est électrique-hybride utilisant un carburant gazeux comme source d'énergie complémentaire à l'électricité et ne relevant pas des groupes 1 et 1 bis, ou véhicules à motorisation électrique-hybride rechargeable utilisant des carburants fossiles traditionnels,

Groupe 3 : véhicules dont la motorisation est hybride ne relevant pas des groupes 1,1 bis ou 2, ou satisfaisant au moins à la norme Euro VI.

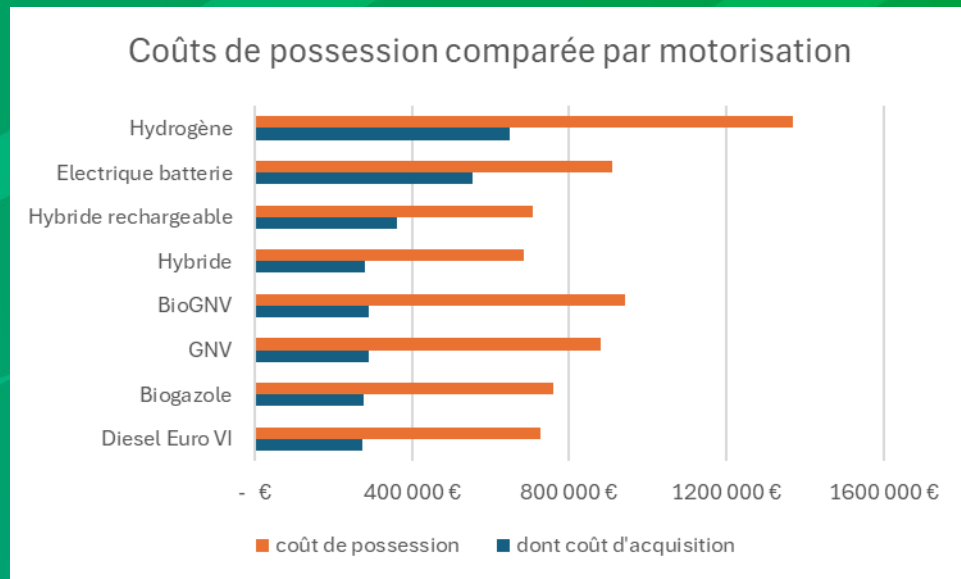
Qu'est-ce qu'un véhicule à faible émission ?

Véhicules considérés comme des véhicules à faibles émissions :

		Hors IDF						IDF	
		Agglo > 250k habitants		Agglo < 250 k habitants					
		agglos définies par arrêté préfectoral	Autres agglos	Communes couvertes par une ZFE-M	Communes couvertes par une ZFE-M non obligatoires	Agglos concernées par un PPA, définies par arrêté préfectoral	Autres agglos	Communes définies par arrêté préfectoral*	Autres communes
Véh Urbain	poids <5t	Groupe 1	Groupe 1	Groupe 1	Groupe 1	Groupe 1	Groupe 1, 1bis, 2 et 3	Groupe 1	Groupe 1
	poids >5t	Groupe 1 et 1bis*	Groupe 1 bis et 2	Groupe 1 et 1bis*	Groupe 1 bis et 2	Groupe 1 bis et 2	Groupe 1, 1bis, 2 et 3	Groupe 1 et 1bis*	Groupe 1 bis et 2
Véh Non urbain		Groupe 1, 1bis, 2 et 3							

Quelles perspectives pour les TC dans un cadre budgétaire contraint et inflationniste ?

- Des bus électriques ... mais à quel prix ?
- Un coût d'acquisition en moyenne deux fois supérieur par rapport au diesel
- Un constat à nuancer si on considère le coût final de possession
 - Sur 15 ans, un thermique Euro VI a un coût énergétique de 342 000€ (2022) contre 73 000€ pour un électrique à batterie.
 - Une perspective de raréfaction de la ressource en carburant fossile qui anticipe une hausse continue du coût énergétique des motorisations thermiques mais plus largement de l'ensemble des énergies.



Source : Etude comparative sur les différentes motorisations des autobus, CATP – nov. 2022

Dans un contexte de croissance des coûts, comment arbitrer ?

- Pour faire des transports collectifs un allié pour lutter contre le changement climatique, **il doit participer à diminuer l'usage de la voiture individuelle voire sa possession !**
- **Créer un avantage significatif par rapport à la voiture : offre, cadencement, lisibilité, amplitude, vitesse, ...**
- Dans un second temps, transporter ces nouveaux usages avec des véhicules peu émissifs constitue un élément complémentaire.

Ne pas oublier que le transport collectif au-delà de sa vocation climatique possède **un rôle social majeur** (droit à la mobilité pour tous) mais aussi **un rôle dans les requalifications des espaces publics** en les réaffectant à d'autres fonctions que celles de la voiture individuelle.

Et dans un contexte des finances contraint

- **A iso-budget, et si l'objectif politique visé par les TC est de lutter contre le changement climatique, on peut viser :**
 - Déployer de l'offre performante sur les corridors de déplacement au plus fort potentiel de report modale VP->TC
 - Questionner la pertinence des offres TC de courte distance (-4/5km) qui permettent des déplacements pourtant réalisables à pied ou à vélo
 - Proposer des offres alternatives au transport collectif (de type covoiturage, autopartage, ...) dans les zones où celui-ci n'est pas le plus pertinent : zone diffuse par exemple. C'est la complémentarité des offres qui doit être recherchée.
- **En revanche, le transport doit garder sa vocation « droit à la mobilité pour tous » notamment pour les personnes/ ménages qui n'auraient pas d'autres solutions. Pour la desserte de ces secteurs, des véhicules faiblement émissifs seraient donc à prioriser.**



SOMMET VIRTUEL DE LA
MOBILITÉ DURABLE

Concrètement, quels choix opérés par les réseaux

- L'expérience du réseau du Grand Reims
- L'expérience du réseau Agglobus de Rodez

Deux expériences de réseaux

- La stratégie mobilité validée pour faire du transport collectif un axe
- Les choix d'investissement du parc de véhicule de transport

Deux expériences de réseaux

- **Stratégie mobilité**

- La stratégie déployée ou qui va être déployée sur votre territoire
- Les solutions complémentaires sur les secteurs où les TC performants sont moins pertinents,
- En résumé, le rôle des transports collectifs dans la stratégie mobilité de votre AO.

- **Gestion du parc et sa motorisation**

- Les choix,
- Les arbitrages effectués
- Avec du recul, votre avis sur cette gestion de parc.



SOMMET VIRTUEL DE LA
MOBILITÉ DURABLE

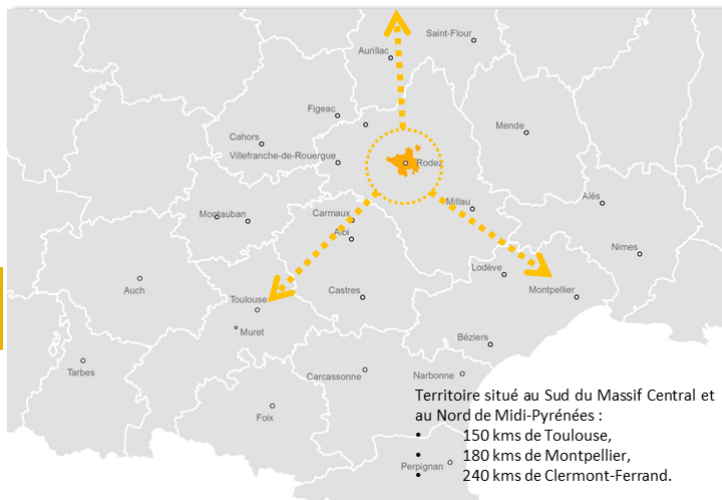


Sophie Rodolphe

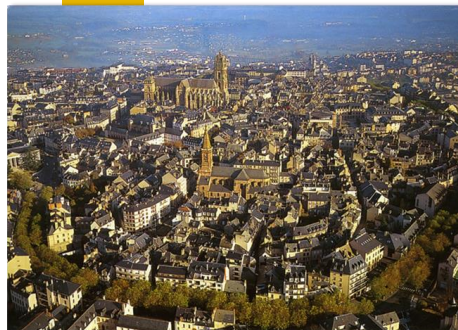
Responsable des Déplacements et
Transports

Rodez agglomération

Rodez agglomération

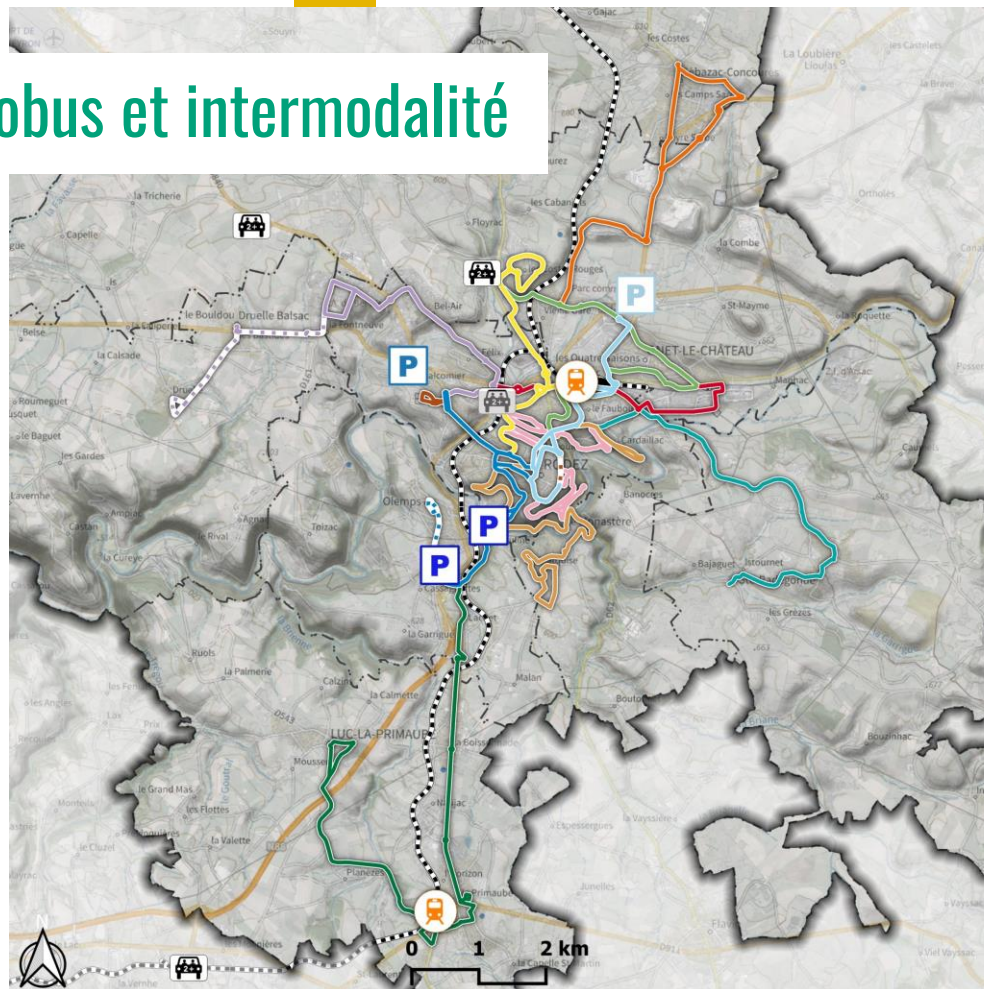


- **8** communes membres
- **56 080** habitants
- **205,30 km²** de superficie
- **273 hab/km²** de densité



Réseau Rodez Agglobus et intermodalité

- Deux lignes fortes cadencées au ¼ d'heure
- Deux lignes secondaires cadencées à la demi-heure
- 8 lignes de maillage qui assurent la desserte de toutes les communes du territoire
- 2 lignes pour couvrir les amplitudes horaires le soir et le dimanche (et jours fériés)
- Un service TAD
- Un service de substitution
- Des lignes scolaires



LEGENDE



PEM

Parcs relais



A étudier



En projet



Existant

Aires de covoturages



En projet



Existant

Le parc du réseau Rodez Agglobus



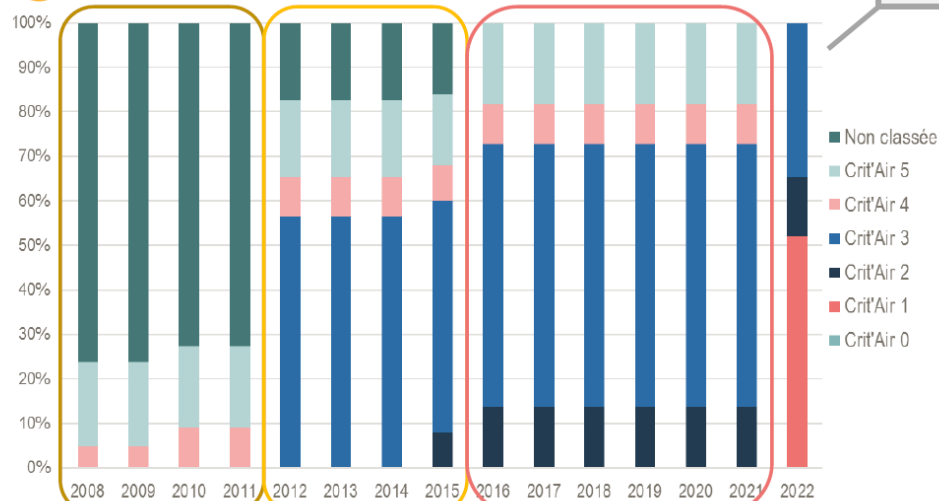
- 26 véhicules propriétés de Rodez agglomération :

- 21 bus standard dont 12 GNV
- 2 midi bus
- 1 minibus
- 2 véhicules 9 places (TAD et substitution)

Evolution du parc de bus



Evolution du parc de bus par vignette critair



En 2022, la moitié du parc est classé en Critair-1 (52%), le reste en Critair-2 (13%) et Critair-3 (35%)

Jusqu'en 2011, les 3/4 du parc sont « non classés »

Entre 2012 et 2015, les bus Critair-3 représentent plus de la moitié du parc

Entre 2016 et 2021, les bus Critair-2 entrent dans le parc, les Critair-2 et Critair-3 représentent plus de 70% du parc; plus de bus « non classés »





SOMMET VIRTUEL DE LA
MOBILITÉ DURABLE

GRAND REIMS

COMMUNAUTÉ URBAINE

Laurent Py

Directeur des Mobilités et des
Transports

Communauté urbaine du Grand
Reims

Le territoire du Grand Reims

143 communes, 297000 habitants

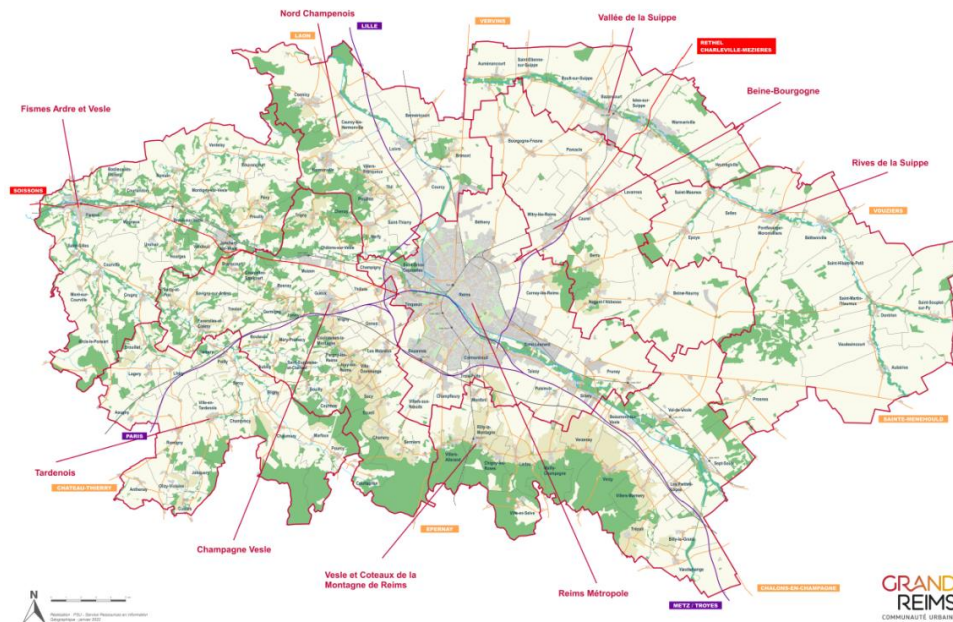
Chaque jour de semaine, les habitants du Grand Reims effectuent :

- 1 million de déplacements
- 3,6 déplacements / pers.
- 27,3 kms / pers.
- 62 minutes de déplacement par jour

93% des déplacements des habitants ont le Grand Reims pour origine et pour destination

Fortement polarisé le territoire attire par ailleurs des flux importants venants du reste de la Marne et des départements voisins : Aisne, Ardennes

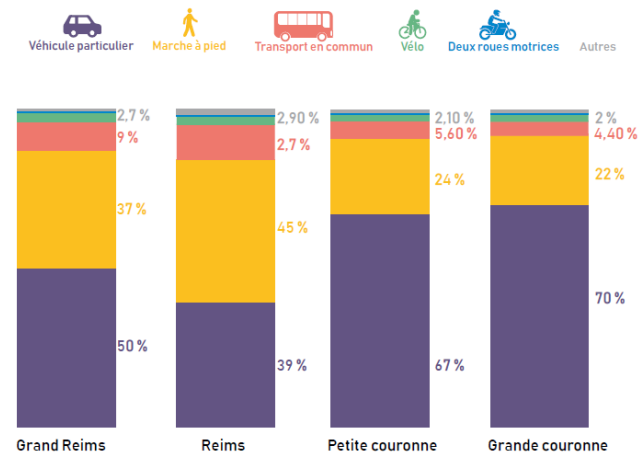
Territoires et grands espaces du Grand Reims



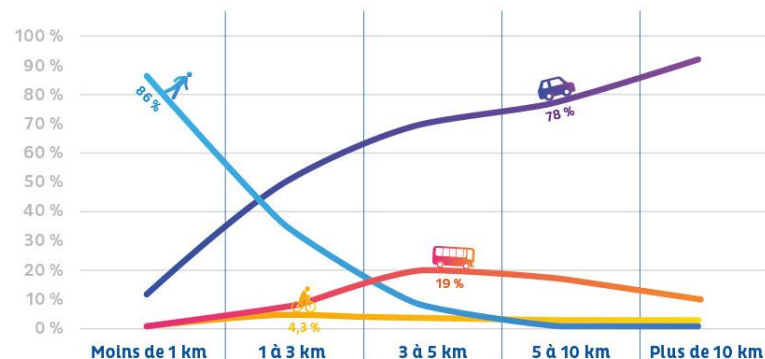
La mobilité des habitants du Grand Reims

Répartition des modes de déplacement selon le lieu de résidence

Source : EMC² Grand Reims 2021



Mode selon la distance



Lecture : 19 % des déplacements de plus de 3 km et de moins de 5 km sont effectués en transports en commun.

La mobilité des habitants du Grand Reims

7 lignes express

Un TAD de Proximité pour les 127 communes rurales

Un TAD de nuit

Un TAD de zones d'activités

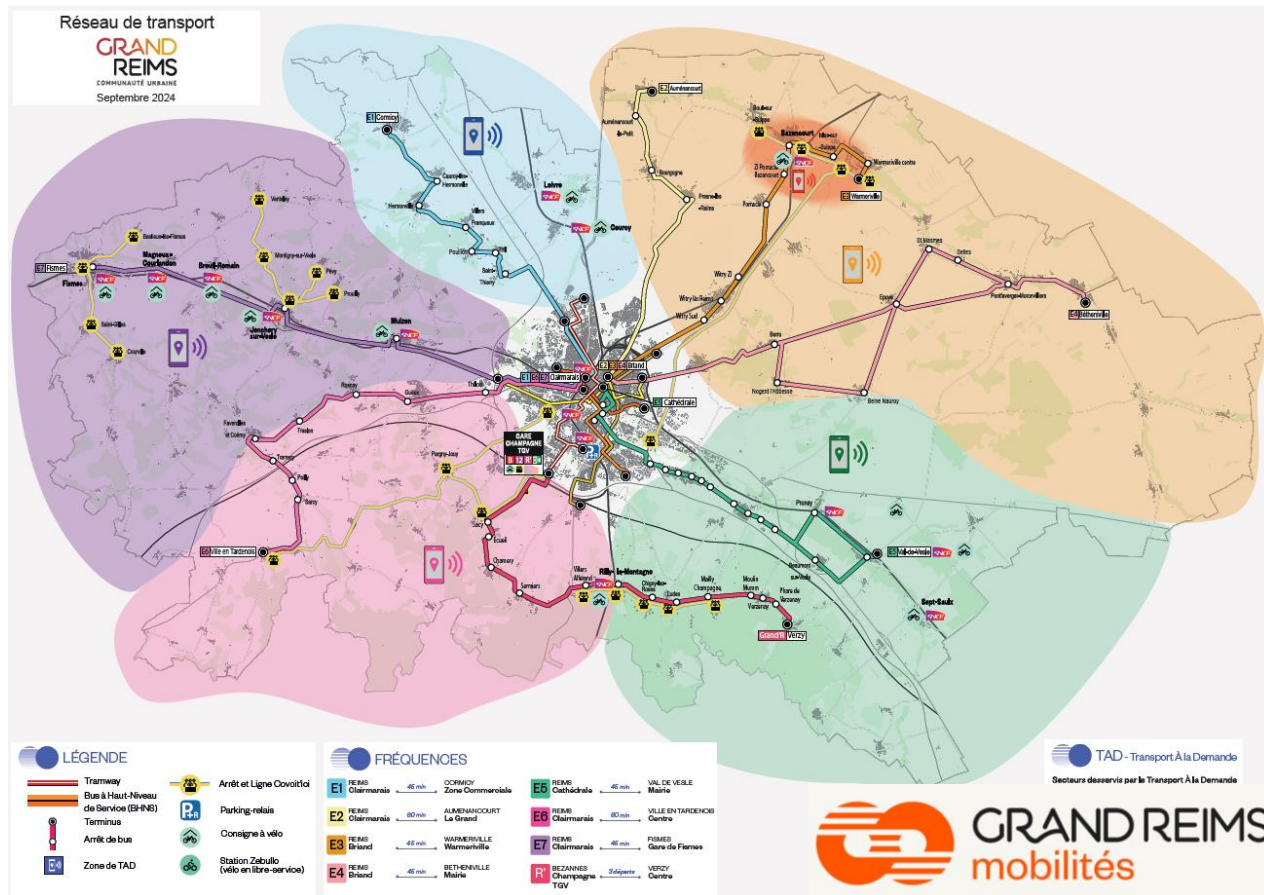
2 lignes de tramway et 2 lignes de Bus à Haut Niveau de Service

5 parkings-relais

Le transport de personnes à mobilité réduite

Des lignes de covoiturage

Une tarification et une billettique unique sur tout le réseau, dont le TER



Le réseau de transports du Grand Reims

14 sept. 2023

Vote nouveau
concessionnaire et
nouvelle offre

janvier 2024

Lancement :

- Nouvelle identité
- Tramway amélioré
- TAD zone d'activités
- TAD de nuit
- Extension TPMR

septembre 2024

Lancement :

- Lignes express
- TAD rural
- Covoiturage
- Gamme et grille tarifaire
- Nouvelle billettique

septembre 2025

Lancement BHNS
Intégration tarifaire TER

Novembre 2021

Résiliation concession
MARS

20 octobre 2023

Signature du contrat de
concession

avril-mai 2024

Lancement :

- Offre vélos
- Ligne montagne de
Reims



GRAND REIMS
mobilités



Le centre ville
et la zone rurale
de Reims...



...se rencontrent,
pour ne former qu'un
seul réseau...



...avec une infinité
de solutions
de mobilités



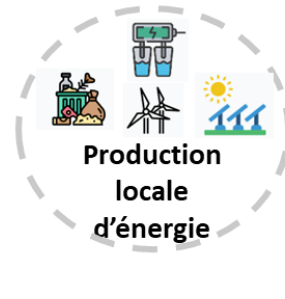
Le symbole
des mobilités
du Grand Reims

Enjeux du choix d'une flotte de bus

Cadre réglementaire



Stockage de l'énergie

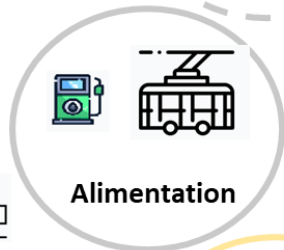


Production locale d'énergie



Financements

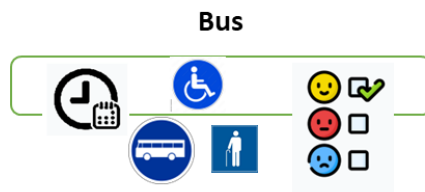
Constructeurs



Alimentation



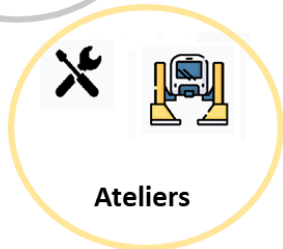
Énergies



Bus



Production du service



Ateliers



Implantation du dépôt



Systèmes d'information



Synthèse de la flotte de véhicules

Une transition qui n'a démarré qu'en 2022 avec l'achat par le précédent concessionnaire de 37 véhicules hybride au gaz (sur un parc de 134 véhicules)

Une nouvelle concession avec 182 véhicules à terme

Un choix de porter l'investissement des véhicules en direct pour accélérer et maîtriser la transition énergétique

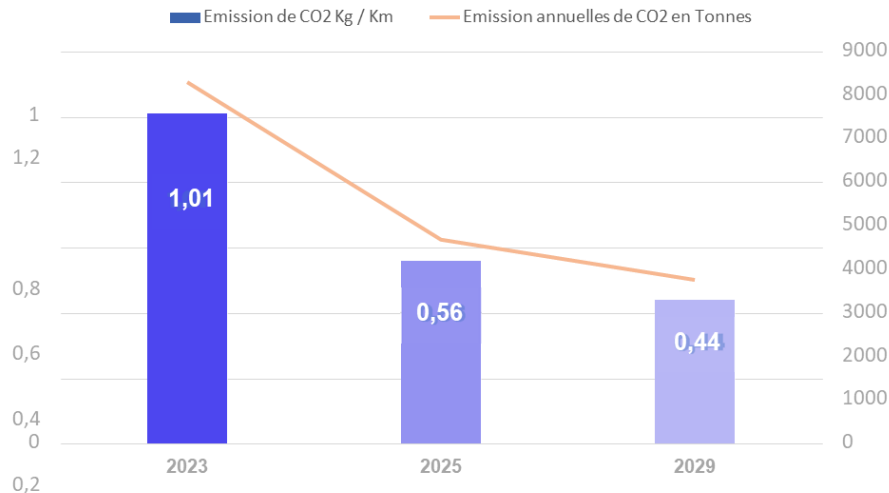
Un choix de mix énergétique :

- Biogaz : 11 véhicules
- Électrique à batteries : 19 BHNS électrique + 12 autres véhicules
- HVO 43 véhicules (rural)

77% la part du parc à énergie alternative en 2029

Une baisse importante des émissions du parc de bus durant la durée de la concession

EVOLUTION DES EMISSIONS DE CO2



-55%
de CO2/km



SMD

SOMMET VIRTUEL DE LA
MOBILITÉ DURABLE

Du 18 au 29 mars 2024

MERCI !

Donnez-nous votre avis sur
cette webconférence





SOMMET VIRTUEL DE LA
MOBILITÉ DURABLE

Du 18 au 29 mars 2024

<https://sometvirtuelmobilite.com/>

Un événement 100%
en ligne co-porté par

