



Climat-Air-Énergie

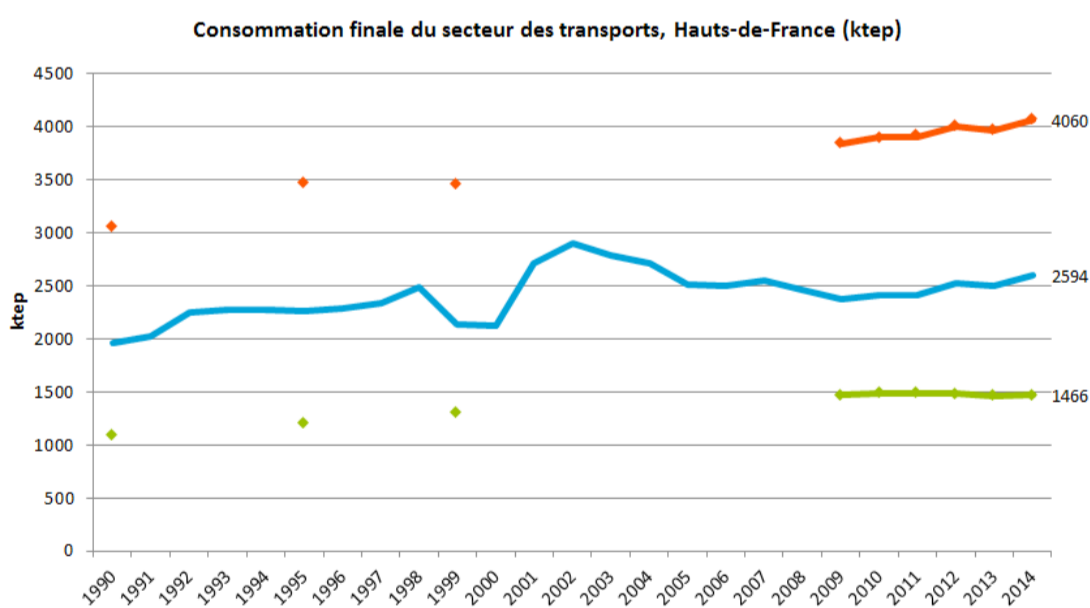
Ateliers Climat-Air-Énergie du SRADDET - Vendredi 5 Mai 2017

TRANSPORTS MOBILITES

Etat des lieux Climat-Air-Energie

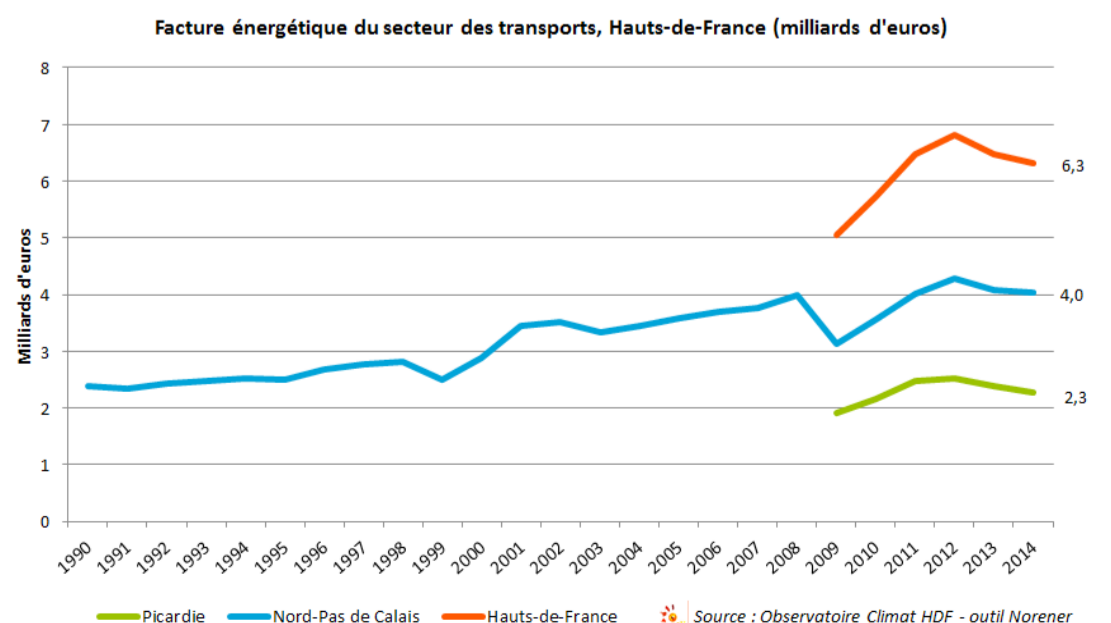
Consommation énergétique

Le secteur transport (voyageurs & marchandises) est le troisième consommateur d'énergie en Hauts-de-France (4 Mtep en 2014, soit 23% du total régional). Il est fortement dépendant des produits pétroliers (environ 98 %).



Avec le résidentiel, c'est le secteur connaissant la plus forte croissance depuis 1990 : + 28 % de 1990 à 2014 (+33 % en ex-Picardie et 19% en ex-Nord-Pas de Calais). Ceci s'explique par un trafic en augmentation, par le nombre de véhicules par ménage qui rattrape le niveau national, surtout en milieu rural, malgré un parc de véhicules plus efficient et une diminution de la vitesse moyenne (les radars et prix de l'énergie ont encouragé des comportements plus vertueux). Ce constat de hausse globale est national.

La facture énergétique des transports était de 6,3 milliards d'euros pour la région en 2014 (soit 1 049 €/habitant, ou 2545 €/ménage). Cette facture était en hausse continue depuis 2009 en raison de la hausse des consommations et des prix de l'énergie, puis a diminué ces dernières années, suite à une baisse conjoncturelle des prix du carburant.

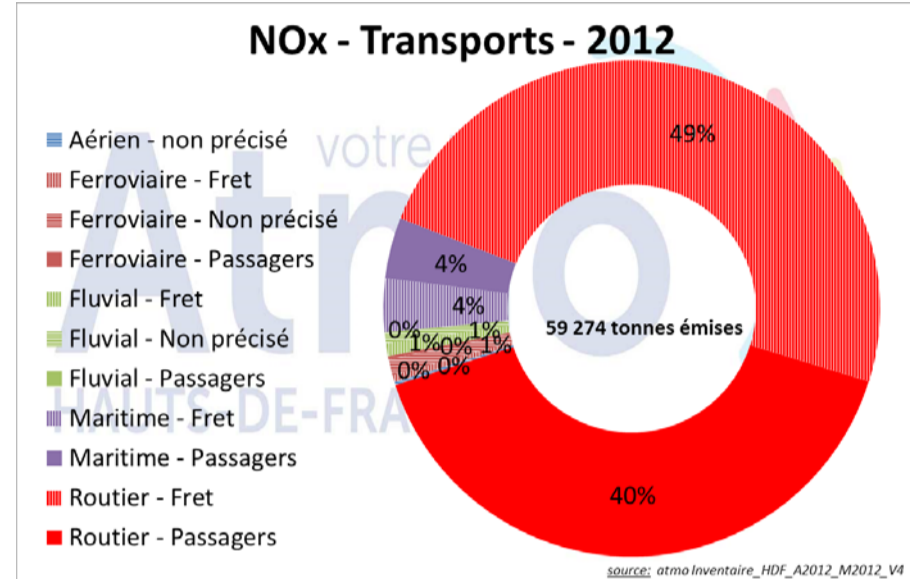
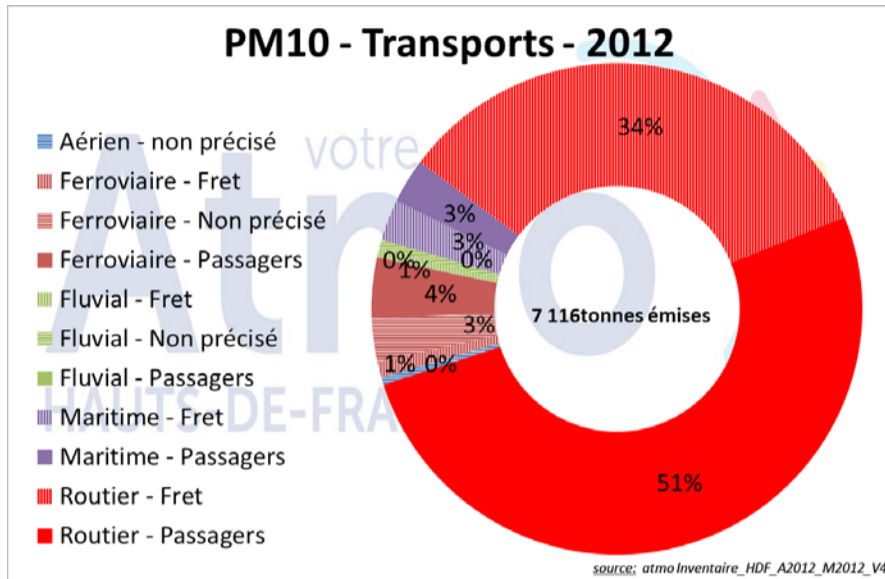


Emission de gaz à effet de serre

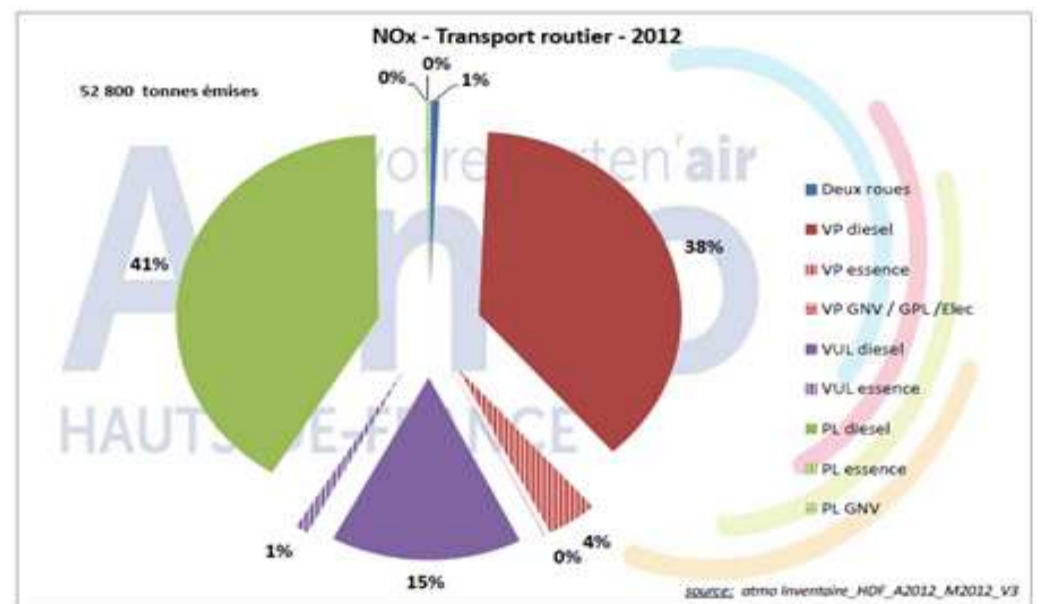
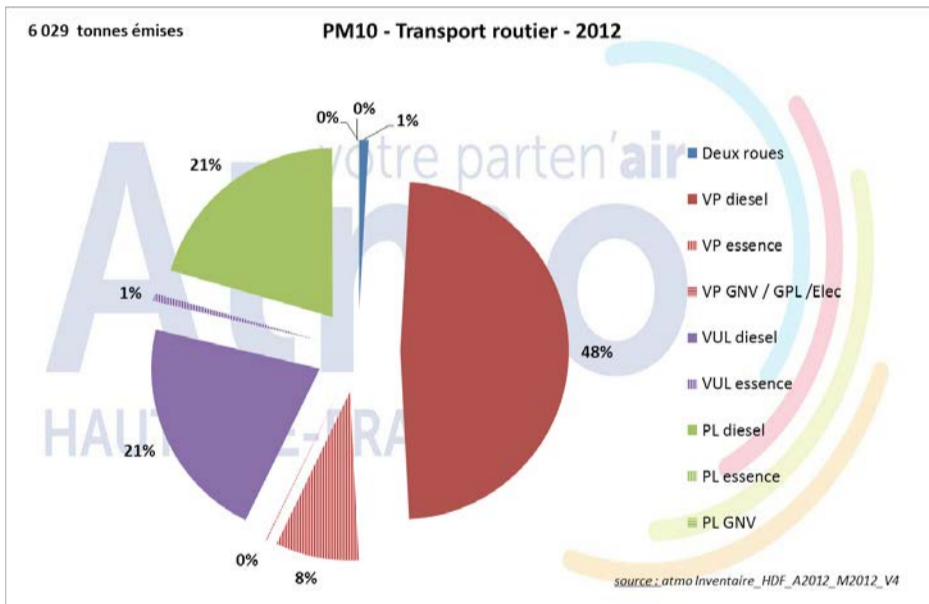
Les transports émettent environ 11,5 Mt eqCO₂ en 2012 (environ 20 % des émissions) en Hauts-de-France.

Qualité de l'air et émissions de polluants

Une pollution de fond chronique persiste, notamment due aux transports (dont de transit). Des pics de pollution s'y ajoutent avec des effets notables sur la santé. Deux indicateurs préoccupants sont les particules en suspensions (PM₁₀) et les oxydes d'azote (NO_x). Les particules en suspension liées au transport proviennent des carburants pétroliers, de l'usure des pneumatiques, des freins et du revêtement routier. Les oxydes d'azote (provenant surtout des diesels) sont acidifiants, eutrophisants et précurseurs d'ozone et de particules secondaires.



Zoom 1 - Les carburants



Zoom 2 - Les émissions liées au déplacement domicile-travail

En Nord - Pas-de-Calais, ces déplacements représentent 23,3% des déplacements, pour près de 25,8% des émissions de GES. En Picardie ils représentent 14% des déplacements et 21% des émissions de gaz à effet de serre (GES). De plus, ces déplacements pendulaires contribuent à la congestion routière, avec des conséquences sur la qualité de l'air. Ce « motif » est régulier dans le temps et l'espace, et il est donc plus aisé et efficace d'intervenir dessus. Ainsi, il pourrait s'agir d'une cible prioritaire au regard des enjeux climat/air/énergie, notamment les déplacements intra-urbains inférieurs à 3 km, souvent effectués en voiture, alors que pour ces distances les modes doux pourraient être compétitifs. Le développement de l'offre en transports collectifs, de solutions alternatives, des modes actifs, ou plus généralement l'évitement de l'usage de la voiture « solo », sont des enjeux essentiels.

Orientations et leviers

Des orientations fortes ont été prises dans les deux SRCAE pour diminuer les impacts du secteur des transports. Elles sont résumées dans les tableaux suivants :

TRANSPORTS DE VOYAGEURS

Transports collectifs et Intermodalité

Nord-Pas de Calais	Picardie
Optimiser et développer l'offre de transport en commun et leur usage par le plus grand nombre (TV2)	Optimiser l'usage des transports collectifs (O2D2)
Créer des conditions favorables à l'intermodalité et à un développement ambitieux de la marche à pied et de l'usage du vélo (TV1)	

Nord - Pas-de-Calais : Augmenter de 50 % la part modale des transports en commun (TC) ;
Picardie : Créer une tarification unique avec billettique multimodale ; créer des voies prioritaires pour les TC, optimiser l'utilisation des réseaux de TC, développer l'offre intermodale, mieux connaître les freins

Modes actifs

Nord-Pas de Calais	Picardie
Créer des conditions favorables à l'intermodalité et à un développement ambitieux de la marche à pied et de l'usage du vélo (TV1)	Adapter les infrastructures et l'aménagement urbain aux modes de déplacements alternatifs (O2D3)

Nord - Pas-de-Calais : Faire en sorte que les modes actifs concernent : • Tous les déplacements inférieurs à 1 km, • 70 % des déplacements de 1 à 3 km, • 35 % des déplacements de 3 à 5 km ;
Picardie : Développer des schémas cyclables ambitieux et des aménagements favorables aux modes actifs, intégrer les modes actifs dans les plans locaux d'urbanisme et les plans de déplacements urbains

Amélioration technologique / Carburants alternatifs

Nord-Pas de Calais	Picardie
Encourager l'usage des véhicules les moins émetteurs de GES et de polluants atmosphériques (TV3)	Soutenir et amplifier la Recherche et Développement régionale sur les transports collectifs et de marchandises (O7D2)
	Diminuer la consommation de carburants fossiles (O7D1)

Nord - Pas-de-Calais : Réduire de 15 % les émissions moyennes de Gaz à effet de serre du parc roulant ;
Picardie Intégrer les véhicules propres dans toutes les flottes captives, prévoir les infrastructures d'approvisionnement des véhicules propres lors du renouvellement des aménagements urbains, encourager les travaux du Pôle Industrie et Agroressources, et la R&D sur les batteries.

Nouvelles mobilités

Nord-Pas de Calais	Picardie
Limitier l'usage de la voiture et ses impacts en promouvant de nouvelles pratiques de mobilité (TV4)	Adapter les infrastructures et l'aménagement urbain aux modes de déplacements alternatifs (O2D3)
	Développer le travail et les services à distance (O2D4)

Nord - Pas-de-Calais : Passer d'un taux d'occupation des véhicules de 1,1 à 1,2 pour les déplacements domicile/travail ; Généraliser l'éco-conduite ; Favoriser le travail à distance en moyenne un jour sur 10

Picardie : Créer des voies réservées au covoiturage aux points fréquents de congestion et des aires dédiées, créer un site internet régional unique de covoiturage, systématiser la mise en place de PDE et PDA, faciliter l'accès aux transports mutualisés (covoiturage, taxi, TAD...) en complémentarité des TC, mettre en place des plateformes de travail à distance et élaborer un cadre incitatif pour le travail à domicile, pérenniser et optimiser les services publics par la dématérialisation notamment.

Urbanisme et Transports

Nord-Pas de Calais	Picardie
Densifier les centralités urbaines bien desservies par les transports en commun (AT4)	Développer l'urbanisation près des points d'accès aux transports collectifs et promouvoir la mixité fonctionnelle (O2D1)

Nord - Pas-de-Calais : Pour répondre aux nouveaux besoins en logements et surfaces tertiaires, sur les 148 communes de plus de 5 000 habitants et emplois desservies par le TER, construire d'ici 2020 dans les aires d'accessibilité aux gares 20 000 logements et 452 000 m² de surface hors œuvre nette (SHON) de locaux tertiaires
Picardie : Privilégier la densification de l'habitat autour des infrastructures de transports collectifs en cohérence avec les Directives Régionales d'Aménagement. Développer les services de proximité dans les zones proches des TC

TRANSPORTS DE MARCHANDISES

Multimodalité

Nord-Pas de Calais	Picardie
Favoriser les alternatives au transport routier, en développant les capacités de multimodalités et les chaînes multimodales sur le territoire régional (TM1)	Faire évoluer la gestion des flux de marchandises (O9D3)
	Favoriser la localisation des nouvelles entreprises à proximité des zones urbaines et des axes de transport (O4D1)

Nord - Pas-de-Calais : Accroître la part modale du fret ferroviaire, fluvial pour atteindre 30 % des parts modales;
Picardie Préserver et valoriser le foncier en bords de canal ou embranché fer, penser les organisations en termes de chaînes logistiques, développer les opérateurs ferroviaires de proximité, mettre en œuvre des PDE ambitieux.

Efficacité énergétique

Nord-Pas de Calais	Picardie
Poursuivre et diffuser les démarches d'amélioration de l'efficacité énergétique et de sobriété carbone engagés par les transporteurs routiers (TM2)	Faire évoluer la gestion des flux de marchandises (O9D3)
Favoriser des formes de logistique urbaine plus efficaces énergétiquement (TM3)	Soutenir et amplifier la Recherche et Développement régionale sur les transports collectifs et de marchandises (O7D2)

Nord - Pas-de-Calais : S'assurer que 100 % des transporteurs routiers sont formés à la pratique de l'éco-conduite
Améliorer de 15 % les taux de charge des camions ; Réduire de 18 % la consommation énergétique unitaire des véhicules utilisés pour le transport de marchandises ; Réduire de 15 % les flux de véhicules en zones urbaines par une meilleure optimisation logistique ; Développer l'usage de modes alternatifs dans la desserte des derniers kilomètres, en particulier dans les centralités urbaines
Picardie : Elargir les adhésions et la mise en œuvre de la Charte Objectif CO2 des transporteurs, réglementer le tonnage et la nature aux entreprises pour renouveler leur parc, expérimenter des organisations innovantes : favoriser la proximité entre activité, développer les plateformes logistiques et infrastructures de transport autres que routier, encourager le report modal sur le mode ferroviaire ou fluvial, améliorer l'efficacité énergétique des modes routiers, mutualiser les approvisionnements et améliorer les taux de remplissage des véhicules, inciter le report pour une logistique urbaine vers des modes doux, encourager les travaux du Pôle Industrie et Agroressources ainsi que les travaux menés sur les batteries par l'UPJV (chimie végétale et agro-carburant) et au pôle I-Trans

Conclusion : Ces orientations visent à atténuer les effets du transport routier (marchand et voyageur) compte tenu de ses effets sur le climat. Ceci implique d'encourager le fluvial et le ferroviaire, en diminuant les pratiques auto-solistes. L'efficacité énergétique du mode routier est aussi à améliorer (matériels plus propres grâce aux progrès technologiques et aux carburants alternatifs, éco-conduites, optimisations des trajets, etc.). Les leviers identifiés dans les SRCAE pourraient répondre à des grands défis « transports » qui ressortent des discussions avec les partenaires régionaux comme :

- développer l'intermodalité (pour mémoire, la Région est chef de filât depuis la loi NOTRE) ;
- faire des Hauts-de-France un « hub logistique » ;
- offrir les solutions de transports adaptées aux besoins, plus particulièrement pour supporter les échanges avec les métropoles (Lille, Paris) ou dans les secteurs ruraux et périurbains

Analyse de l'état des lieux, des enjeux et des leviers, au regard des travaux à mener dans le SRADDET

Depuis l'élaboration des SRCAE, le contexte législatif européen et national a changé (Paquet 2016 « énergie propre », lois NOTRe, TECV, et MAPTAM notamment) ; Une nouvelle région s'est créée, avec de nouvelles orientations (REV3...).

Dans ce nouveau contexte, l'état des lieux et les enjeux restent-ils partagés ?

Les orientations pré-identifiées sont-elles confirmées ? Quelle priorité leur donne-t-on ?