



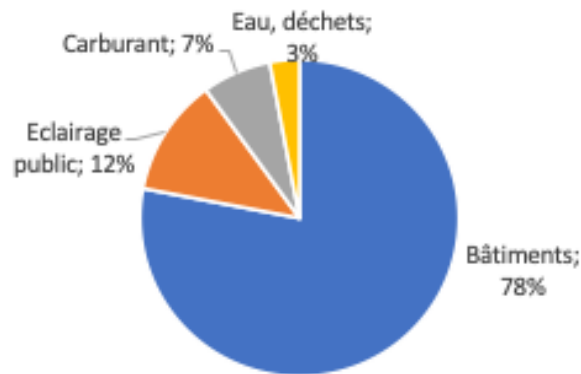
Transition énergétique - Patrimoine et services

Volet 3 : Vers une mobilité plus durable

Communes et EPCI

PRÉAMBULE

En 2017, les communes, les intercommunalités et leurs groupements ont dépensé plus de 3,9 milliards d'euros en énergie (soit 57 €/hab.), pour chauffer leurs bâtiments, pour l'éclairage public, pour alimenter leurs flottes de véhicules... Les dépenses énergétiques représentent ainsi 4,2 % du budget de fonctionnement des communes et 2,2% de celui des EPCI*. Ce chiffre est en hausse de 4% par rapport à 2012. La hausse de consommation des collectivités est principalement due au bâti, les postes éclairage et carburant, étant eux, en forte baisse ces dernières années. Cette consommation représente environ 2% de l'énergie finale consommée en France et contribue à émettre 12% des émissions nationales de gaz à effet de serre.



Répartition de la consommation par usage des collectivités (ADEME, 2017)*

Réduire ces consommations, est un enjeu financier pour les collectivités, mais également un moyen d'action fort pour la transition énergétique, tout en reflétant l'exemplarité de l'action publique locale vis-à-vis des acteurs privés et des habitants.

De nombreuses collectivités ont d'ores et déjà agi dans ces domaines et ont mis au point des plans d'action sectoriels efficaces. A l'image de ce que prévoit la démarche Cit'ergie, elles peuvent mettre au point une stratégie globale de transition énergétique, portant sur l'ensemble de leur patrimoine (bâti et non bâti) et de leurs services publics.

AMORCE a donc proposé à l'ADEME de mettre à disposition des collectivités et EPCI un premier niveau d'information et de méthodologie de travail via trois fiches thématiques concernant les enjeux énergétiques du patrimoine et des services des collectivités :

- Volet 1 – Consommation et rénovation des bâtiments
- Volet 2 – Consommation de l'éclairage public
- Volet 3 – Mobilité et carburants

*ADEME – Dépenses énergétiques des collectivités locales : état des lieux en 2017

1. Connaître : la mobilité de la collectivité

Pourquoi agir sur la mobilité ?

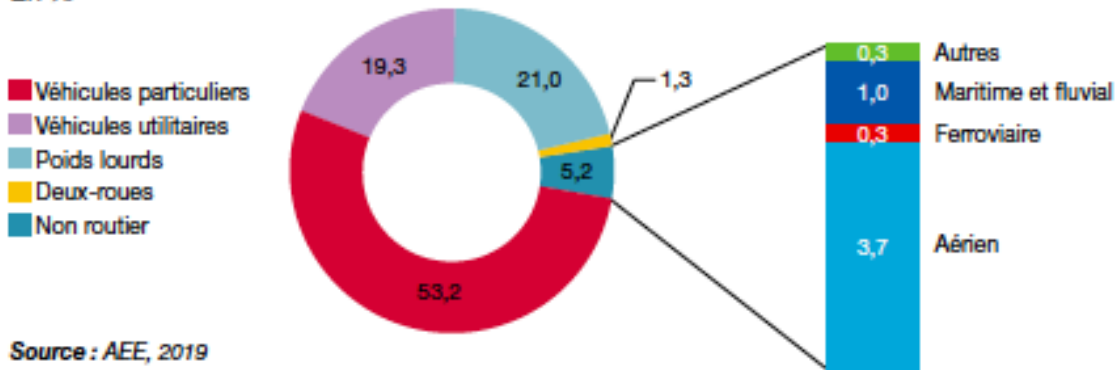
Le secteur du transport représente **45,1 % de la consommation finale énergétique française**. Cela représente près de 1,7 fois la consommation d'énergie de l'industrie française.

En plus d'être le premier émetteur de gaz à effet de serre en France (31%)¹, le secteur du transport constitue un enjeu sanitaire et environnemental majeur. Plus de 48 000 morts par an sont liés à la pollution de l'air aux particules en France.

La pollution de l'air générée par la mobilité en Europe coûte 166 milliards d'euros par an à l'échelle des principales villes européennes, soit un environ 1 000€ par Européen. Une récente étude de CE Delft², commandée par l'Alliance Européenne pour la Santé Publique (EPHA), indique que sur 67 villes étudiées en France, la pollution coûte en moyenne 770 euros par an et par habitant. La commission d'enquête du Sénat sur le coût économique et financier de la pollution de l'air a présenté un rapport en 2015, indiquant que la pollution de l'air induit un coût sanitaire de 3 milliards d'euros par an et un coût socio-économique de 68 à 97 milliards d'euros par an en France.

RÉPARTITION DES ÉMISSIONS DE GES DES TRANSPORTS EN FRANCE EN 2017

En %



Source : AEE, 2019

Figure 1 : Répartition des émissions de gaz à effet de serre (GES) des transports en France en 2017 - source : Les chiffres clés des émissions de GES 2020, CGDD

De quelle pollution parlons-nous ?

Les polluants primaires (NOx, PM2.5, PM10) sont directement issus des sources de pollutions. Les polluants secondaires sont les molécules qui se forment par transformation chimique des polluants primaires de l'air.

Selon le rapport CITEPA 2018 : en France, le transport routier est à l'origine de 56 % des émissions d'oxydes d'azote, 15% des PM2,5 et 13 % des PM10.

En plus de la pollution atmosphérique et de son impact sanitaire, le trafic routier est la **première source de pollution sonore en Europe**. L'agence européenne de l'environnement a publié début 2021 son dernier

¹ Centre Interprofessionnel technique d'études de la pollution atmosphérique – CITEPA (2020)

² Etudes de 432 villes européennes sur les données d'émissions de 2018 - Octobre 2020, Health costs of air pollution in European cities and the linkage with transport

rapport « Noise in Europe ». Dans la majorité des pays européens, les habitants des zones urbaines subissent des niveaux de bruits routiers atteignant 55 dB ou plus au cours de la période jour-soir-nuit. A ce niveau, les impacts sur la santé sont non négligeables. Malgré l'action de certains territoires pour diminuer la pollution sonore, en remplaçant les routes pavées par de l'asphalte, une meilleure gestion des flux de circulation, ou la baisse des limitations de vitesses, les objectifs européens pour 2020 n'ont pas été atteints.

La tendance ne semble pas s'inverser dans les années à venir, avec une projection d'augmentation de la pollution sonore tant en ville qu'à la campagne. En effet, la circulation routière augmente en moyenne de +0,7% par an en France métropolitaine. En 2019, la circulation routière atteint 623 milliards de véhicules-kilomètres³ - pour comparaison la distance Terre Soleil est d'environ 150 millions de km ! C'est près de 92% de ce trafic qui est réalisé par les véhicules particuliers et des véhicules utilitaires légers. Ces véhicules réalisent en moyenne 12 200 km par an, 44 400 km pour un poids lourd et 34 300 pour un bus/car.

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Voitures particulières	12 595	12 492	12 462	12 460	12 479	12 360	12 252	12 223
Véhicules utilitaires légers	15 016	14 667	14 432	14 327	14 310	14 189	14 263	14 678
Poids lourds	44 637	44 062	43 674	43 844	44 352	44 764	44 727	44 437
Bus et cars	34 770	34 952	34 566	34 315	34 852	34 825	34 966	34 263

Tableau 1 : Parcours annuels moyens des véhicules immatriculés en France (km / véhicule) - Source : Données Bilan de Circulation SDES

De plus, la mobilité est un **poste de dépense important** tant pour les acteurs publics, industriels que pour la sphère privée. Pour les collectivités, le carburant utilisé pour les véhicules représente 6% de la consommation d'énergie et 9 % du budget de dépense énergétique⁴. Après une augmentation entre 2005 et 2012, cette dépense a baissé de 28 % de 2012 à 2017, ce qui correspond à l'évolution du prix du pétrole.

Selon une enquête IPSOS de 2019, les Français dépensent en moyenne 2 248 € / an (204 € / mois) pour se déplacer, avec une disparité entre zones urbaines, rurales et périurbaines. Ces dépenses ne sont pas proportionnelles aux niveaux de revenus, et impactent d'autant plus le budget des plus précaires.

Dès lors il est indispensable d'agir sur la mobilité. Les collectivités ont un rôle à jouer en ce sens : elles ont des obligations à respecter mais peuvent aussi choisir d'actionner certains leviers, comme présenté ci-après.

Les obligations des collectivités locales

- **Sur sa flotte de véhicule**

Les collectivités doivent respecter un certain nombre d'obligations lors du renouvellement de leur **flotte de véhicules**. Depuis la loi de transition énergétique pour la croissance verte (2015), elles sont désormais tenues d'acquérir 20% de véhicules à faibles émissions (véhicules électriques, hydrogène et hybrides rechargeables) en cas de renouvellement ou d'achat d'un parc de plus de 20 véhicules de moins de 3,5 t⁵. A partir du 1^{er} juillet 2021, ce taux passe à 30%⁶. Pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes, elles doivent réaliser une étude technico-économique sur l'opportunité d'acheter ou d'utiliser des véhicules à faibles émissions⁷. En effet, en tenant

³ SDES, bilan de la circulation Septembre 2020

⁴ Dépenses énergétiques collectivités – Ademe 2019

⁵ Loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte (art. 37)

⁶ Article 26 A de la loi d'orientation des mobilités – 18 juin 2019

⁷ Décret n° 2017-21 du 11 janvier 2017 relatif aux obligations d'achat ou d'utilisation de véhicules à faibles émissions, pris en application de la loi de transition énergétique pour la croissance verte

compte de tout le cycle de vie d'un véhicule, une citadine électrique émet 3 fois moins de gaz à effet de serre qu'une citadine essence⁸.

Les collectivités doivent prendre en compte à la fois les usages attendus de cette flotte et la possibilité d'adaptation des services aux contraintes et aux capacités de chaque type de véhicules. Ainsi, une ou plusieurs technologies de véhicules pourront répondre au cahier des charges de la collectivité. En complément, les collectivités peuvent mettre en place un tableau de bord des consommations d'énergie et d'utilisation de la flotte de véhicules et proposer une formation à l'éco-conduite de leur personnel.

Cette réflexion est à réaliser vis à vis de chaque service de la collectivité, que ce soit sur les véhicules d'agents, les bennes à ordures, etc.

- **Sur le déplacement du personnel**

Le **plan de mobilité** constitue une obligation depuis le 1er janvier 2018 pour toutes les collectivités employant au moins 100 travailleurs et se trouvant dans le périmètre d'un plan de déplacements urbains⁹. Ce plan de mobilité doit être transmis pour information à l'autorité organisatrice de la mobilité territoriale compétente (AOM) ou à l'autorité territorialement compétente pour le plan de mobilité rurale. Ce plan de mobilité était auparavant appelé plan de déplacement d'entreprise, inter-entreprises ou d'administration.

Pour réaliser ce plan mobilité, un diagnostic est réalisé afin de dresser un état des lieux des habitudes de transport domicile-travail des employés et d'étudier l'accessibilité des locaux de la collectivité. Pour inciter le personnel à privilégier une mobilité durable, la collectivité peut notamment proposer :

- la mise à disposition de **calculateurs de mobilité**, afin de montrer les dépenses et les avantages économiques de chaque type de mobilité pour venir au travail ;
- des **subventions de déplacements domicile-travail** telles que la prise en charge à hauteur de 50 % du coût des transports en commun, le forfait mobilité durable (vélo et covoiturage – cf. ci-dessous). Il est également intéressant de garantir un retour à domicile en cas de situations exceptionnelles (via un chèque-taxi, une voiture ou un vélo de service) ;
- le **télétravail**, dont l'effet sera immédiat sur l'usage des transports, ou des **horaires adaptés** convenant à la collectivité et au personnel l'employé afin d'optimiser et rendre plus agréable l'utilisation des transports en commun, notamment en dehors des heures de pointe ;
- la **mise à disposition de vélos et/ou de vélos à assistance électrique** de service pour les déplacements professionnels quotidiens ;
- la **promotion du covoiturage** avec d'autres collectivités ou **utilisation du train** pour les longs trajets (colloques, réunions...) ;

Les évolutions de la loi LOM sur le déplacement domicile – travail sont multiples. On peut noter en particulier la mise en place du « **forfait mobilités durables** » (FMD) qui prend la suite de l'indemnité kilométrique vélo. Ce FMD s'applique tant aux déplacements à vélo qu'en covoiturage, depuis le 11 mai 2020. Par souci d'exemplarité, les fonctionnaires et agents contractuels des collectivités territoriales vont percevoir un forfait de 200 € / an à partir d'un déplacement d'au moins 100 jours / an en vélo ou en covoiturage. Cependant ce FMD n'est pas cumulable avec la prise en charge mensuelle des frais d'abonnement de transport public ou de service public de location de vélo. Les modalités de versement du forfait mobilités durables dans l'administration et la fonction publique est disponible sur ce lien : https://www.fonction-publique.gouv.fr/files/files/carrieres_et_parcours_professionnel/mobilite/Fiche_application_Forfait_mobilités_durables_3FP_dec2020.pdf

⁸ Quelle contribution du véhicule électrique à la transition énergétique ? (Fondation pour la Nature et l'Homme (FNH) et l'European Climate Foundation, 2018)

⁹ Article 51 de la loi Transition Énergétique pour la Croissance Verte 2015

- **Sur la planification de la mobilité sur le territoire**

La mobilité du territoire est gérée par l'**autorité organisatrice de la mobilité (AOM)**, compétence exercée par les communautés d'agglomération, les communautés urbaines, les métropoles, et qui sera étendue à l'ensemble des EPCI d'ici au 1er juillet 2021. Les missions de l'AOM s'orientent notamment autour du service de transport public, du développement des transports doux et partagés et du plan de déplacement urbain. Les AOM contribuent ainsi, à travers leurs missions, aux objectifs de lutte contre le changement climatique, l'étalement urbain, la pollution de l'air et la pollution sonore.

Plusieurs dispositions de la dernière loi sur la mobilité intéressent directement la collectivité puisqu'elle porte sur :

- la sortie de la dépendance automobile dans les espaces de faible densité de population,
- l'accélération du développement des nouvelles mobilités avec des services numériques,
- le développement de la mobilité active (marche, vélo)
- ou encore le développement des transports en commun¹⁰.

Cette loi fait également évoluer la carte des autorités organisatrices des transports (AOM) puisque les 900 collectivités non encore couvertes par une AOM¹¹ avaient jusqu'au 31 mars 2021 pour se saisir ou transférer cette compétence, l'objectif étant que la totalité du territoire français soit couverte par ces instances d'ici le 1^{er} juillet 2021. Le rôle des régions en chefs de file de la mobilité est par ailleurs renforcé.

Selon leur situation et leurs compétences, les collectivités ont des moyens d'intervention différents pour réduire ou décarboner la consommation énergétique de la mobilité sur leur territoire :

- Si la collectivité est AOM, il s'agit de s'intéresser à la possibilité d'une **offre de services de transport en commun**, selon le tissu économique local et les ressources potentielles associées. Les possibilités d'action de la collectivité en lien avec les collectivités voisines ou la Région sont alors à étudier. Différents documents de planification (SCoT, PCAET, PLUi, Plan de mobilité rurale) concernant le territoire en question peuvent avoir déjà estimé et préconisé des opportunités d'organisation de la mobilité ;
- Si la collectivité n'est pas AOM, c'est le **schéma régional de l'intermodalité (SRI)** qui coordonne les politiques conduites en matière de mobilité concernant l'offre de services, l'information des usagers, la tarification et la billettique. Un de ses objectifs est d'organiser l'intermodalité pour permettre le déplacement sur le territoire sans avoir à changer plusieurs fois de billet de transports et fluidifier les correspondances. Des éléments sur les transports et la mobilité peuvent aussi figurer dans le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET)¹² ;
- Si la collectivité se situe dans une agglomération de plus de 100 000 habitants, elle est déjà dotée d'un **Plan de Déplacements Urbains (PDU)**. Celui-ci consiste en une planification à dix ans pour définir un projet reliant la mobilité et l'aménagement du territoire. Le PDU peut être intégré au PLU/PLUi et s'attache à quatre grands axes : le transport de personnes, de marchandises, la circulation et le stationnement.
La commune ou l'agglomération de moins de 100 000 habitants peuvent élaborer un **Plan global de déplacement (PGD)** ou un **Schéma de mobilité**. Au même titre que les PDU, leurs objectifs sont de coordonner le développement des modes de transports alternatifs, l'agencement du stationnement ou encore la diminution du trafic automobile ;
- Le **plan de mobilité rurale (PMR)** qui est réalisable pour les structures responsables des SCoT, vise à planifier la réduction de l'usage de la voiture particulière dans les petites aires urbaines ou les zones

¹⁰ Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités

¹¹ Nombre de collectivités non couvertes à la date de publication de la loi

¹² <http://outil2amenagement.cerema.fr/planifier-les-transports-et-la-mobilite-dans-le-r821.html>

interurbaines (en dehors d'un ressort territorial¹³). L'observatoire des PMR¹⁴ indique que quatre PMR sont aujourd'hui approuvés, une quinzaine en cours d'élaboration et une dizaine de territoires envisage d'en réaliser un.

Pour aller plus loin :

- Loi Mobilités - Les communautés de communes et la compétence mobilité - Mode d'emploi - CEREMA (centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) et le Ministère de la Transition écologique - 2020
- Questions Réponses Loi Orientation Mobilité - Territoires : comment prendre position sur le transfert de la compétence mobilité suite à la LOM ? - AdCF / Association des Professionnels en Conseil Climat Énergie et Environnement - - 2020
- Le guide pratique "110 questions réponses sur la LOM" - Agir Transport - 2020
- Articulation région/communautés de communes AOM dans l'organisation des services réguliers, à la demande et scolaire – Ministère chargé des transports

Du changement de véhicules au changement de comportement

• Les technologies de mobilité

Le décret publié le 12 janvier 2017, définit les « **véhicules à faibles émissions** » et les « **véhicules à très faibles émissions** ». Les véhicules à faibles émissions rejettent au maximum 60 gCO₂ / km. Les véhicules à très faibles émissions sont les véhicules électriques, à hydrogène, à hydrogène et électrique¹⁵.

Au-delà de cette définition, il existe différents systèmes de notation sont disponibles pour évaluer l'impact des véhicules sur l'environnement.

Depuis l'arrêté du 29 juin 2016, le **certificat Crit'air** propose une notation sur l'impact d'un véhicule sur la qualité de l'air. Pour répondre à des pics de pollution et aux objectifs de diminution des émissions locales de gaz à effet de serre et particules fines, les Autorités Organisatrices de Mobilité (AOM) ont la possibilité de mettre en place des **Zones à Faibles Emissions (ZFE)** limitant des zones de circulation à certaines catégories de véhicules soit pendant les pics de pollution. Selon les plans de l'AOM, les restrictions peuvent être appliquées durant les pics de pollutions ou définitives.

L'ADEME propose une information sur les véhicules neufs à travers sa plateforme **Carlabelling**. Toutes les voitures neuves du marché sont disponibles avec des informations telles que la consommation, l'autonomie, les rejets de CO₂ et autres polluants, selon la norme WLTP (Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure). Pour en savoir plus, le site de l'ADEME est : <http://carlabelling.ademe.fr/>

• Le changement de comportement

La transition énergétique dans la mobilité ne se limite pas au changement des technologies de transport. Le passage d'un « autosolisme » vers le covoiturage, la pratique d'une mobilité active, l'usage des transports en

¹³ Territoire géré par une Autorité Organisatrice de Mobilité qui gère un ou plusieurs services (transport public, scolaire, mobilité solidaire, etc.

¹⁴ Observatoire des plans de mobilité rurale – CEREMA <https://www.cerema.fr/fr/actualites/observatoire-plans-mobilite-rurale-au-1er-janvier-2019>

¹⁵ Décret n° 2017-24 du 11 janvier 2017

commun, s'apparentent beaucoup plus à un changement de comportement. Une étude de l'ADEME¹⁶ regroupe les éléments principaux pour accompagner les changements de comportements à l'aide des technologies d'automatisation disponibles.

Différents outils d'incitatifs pour accompagner le comportement de l'individu sont proposés ainsi :

Information ciblée	Information sur les transports en commun, plateformes de covoiturage, disponibilité des vélos partagés, etc.
	Calculateur/comparateur de coûts économique, énergétique et environnementale des différents modes de transports
	Formation à l'éco-conduite
Retours ciblés	Tableau de bord des consommations / énergie / Indicateurs environnementaux
	Bilan individuel ou par service de l'impact du changement de pratique dans la mobilité interne de la collectivité et des trajets domicile-travail
Conseils personnalisés	<p>Adapter l'information selon l'étape d'avancement de réflexion selon le profil</p> <ul style="list-style-type: none"> • Conseils d'alternatives selon les trajets habituels des utilisateurs • Conseils d'encouragement à des changements déjà en cours
Ludification et défis	<p>Dimension ludique, progrès en coopération, voire compétition</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tableau de bord partagé • Challenge Inter-service ou entre individus
Dynamique sociale	<p>Créer des effets de groupe, orienter et utiliser la norme sociale</p> <ul style="list-style-type: none"> • Valorisation des pratiques exemplaires • Création de groupe de discussion selon localisation du domicile et lieu de travail : faciliter le covoiturage, ou aller au travail à vélo en groupe
Restructuration de l'environnement	<p>Créer des effets de groupe, orienter et utiliser la norme sociale</p> <ul style="list-style-type: none"> • Valorisation des pratiques exemplaires • Création de groupe de discussion selon localisation du domicile et lieu de travail : faciliter le covoiturage, ou aller au travail à vélo en groupe

Figure 2 - Tableau des différents types d'outils incitatifs au changement de comportement sur la mobilité - SOURCE : Amorce 2021, Ademe

¹⁶ ADEME, 6t, 2020. Étude sur l'analyse de l'efficacité de l'accompagnement au changement de comportement automatisé au regard de l'accompagnement humanisé. Rapport final. 173 pages. <https://www.ademe.fr/analyse-opportunités-laccompagnement-changement-comportement-automatisé-regard-laccompagnement-humanisé>

2. Agir : les leviers d'action

Agir sur les services : flotte de véhicules et usages

J'agis sur mes services

Diagnostic / suivi des consommations

Formation à l'éco-conduite

Passage de la flotte en pool de véhicules de service

Flotte de vélos et des infrastructures adaptées

Adapter la mobilité professionnelle

Changer la flotte de véhicules

- **Formation à l'éco-conduite**

Avant de s'intéresser à la flotte de véhicules, la collectivité peut proposer et dispenser à l'ensemble de ses conducteurs autorisés à utiliser les véhicules de la collectivité, une formation à l'éco conduite. Ces formations ont pour objectif de protéger à la fois les salariés en réduisant le risque d'accident et l'environnement en réduisant la consommation de carburant (donc les émissions de gaz à effets de serre).

A travers des conseils et des apports théoriques, ces formations présentent une **information ciblée** à des conducteurs réguliers. On peut retrouver dans ces éléments théoriques, le lien entre des pneus sous-gonflés et la surconsommation de carburant, l'impact d'un filtre à air encrassé sur la surconsommation de carburant, un bon entretien d'un véhicule, ou encore le lien entre un moteur froid et les émissions de CO₂.

En compléments de ces informations, une mise en pratique peut être prévue, sur des véhicules équipés de capteurs instantanés afin de rendre visible l'impact de ces bonnes pratiques. Il peut s'agir de démontrer l'impact d'une fenêtre ouverte sur la consommation du véhicule, le passage de rapport (surrégimes), l'anticipation du freinage aux feux et stop (décélération).

Les bonnes questions à se poser peuvent être :

- Quelles bonnes pratiques peut-on partager aux conducteurs sur le réseau ? Comment les valoriser ?
 - Former à l'éco-conduite
 - Limiter la distance de freinage
 - Limiter le temps d'accélération
 - Limiter le temps de vitesse excessive
 - Éviter le transport de charge inutile (+ 5% de consommation par 100 kg)
 - Introduire un système de mise en relation d'autopartage dans le système d'information de la collectivité

- **Suivi des consommations**

Le suivi des consommations de la flotte de véhicules de la collectivité de façon annuelle ou mensuelle, par type de véhicule, par type d'énergie, ou encore par service présente plusieurs avantages. Ce suivi permet d'évaluer les dépenses/budget alloués à chaque service ou usage, mais également de pouvoir proposer un **retour ciblé** auprès des salariés et/ou services concernés afin de valoriser des comportements, entretenir la motivation suite à une sensibilisation à l'éco-conduite par exemple. Les affichages internes des suivis de consommation (soit en litre, soit en gaz à effet de serre évité). Ces affichages peuvent entraîner une **ludification** par la mise en place d'un esprit de coopération sur l'atteinte d'objectifs.

Ce suivi de consommation peut être réalisée soit en analysant les dépenses des véhicules de service, mais également en suivi plus régulier avec des solutions technologiques intégrées aux véhicules pour suivre les différents indicateurs, le conducteur, le type d'usage etc.

- **Passer la flotte de véhicules de service en pool**

Une des premières actions possibles pour la flotte de véhicules est de rationaliser son usage. La suppression ou la réduction des véhicules de fonction au strict minimum, puis la mise en commun des pools de véhicules entre les services. Dans certaines collectivités, comme pour les professionnels, les intranets peuvent disposer d'un système de gestion de réservation des véhicules de service pour les déplacements professionnels. Ces dispositions relèvent d'une **restructuration de l'environnement**.

A noter qu'un pool de véhicules par site peut se révéler plus pertinent qu'un pool de véhicules par service.

Au même titre que la réduction des véhicules de fonction, le remisage de véhicules à domicile¹⁷ peut être limité. Cette action doit être l'occasion de fournir des **conseils personnalisés** à chaque salarié pour lui présenter les alternatives qui s'offrent à lui pour baisser l'intensité carbone de sa mobilité.

- **Proposer une flotte de vélos et des infrastructures adaptées**

Afin de simplifier l'entretien et permettre le déplacement à vélo pour certaines missions, il est possible de mettre à disposition un pool de vélos auprès des agents. L'usage de vélos classiques, vélos cargo, et vélos à assistance électrique permettent de réduire fortement vos consommations de carburant. Cette activité est ludique et bénéfique à tout point de vue pour les agents. Cependant, un accompagnement à la remise en selle et aux bonnes pratiques peut être nécessaire.

Afin d'autoriser ou favoriser la pratique de vélos personnels, les installations et infrastructures adaptées doivent être par ailleurs anticipées.

Les bonnes questions à se poser peuvent être :

- Quels trajets professionnels réguliers et irréguliers peuvent être réalisés à vélo, vélo à assistance électrique, vélo cargo ?
- Peut-on mettre en place un système d'attribution de pool de vélos de service ? Système de réservation ?
- Quels sont les infrastructures nécessaires à l'usage intensif du vélo dans les services ? Équipements, douches, vestiaires etc.

¹⁷ Stocker à domicile un véhicule de service

- **Adapter la mobilité professionnelle**

Tous les déplacements professionnels des salariés ne nécessitent pas l'utilisation d'un véhicule de service, à défaut d'une flotte de véhicules bas carbone, les transports en communs sont un moyen de réduire rapidement les déplacements professionnels seul au volant. Des tickets de transport peuvent être rendus disponibles à la demande afin de faciliter le changement de mobilité. On peut également acheter ou louer des vélos de service (classique ou à assistance électrique). La mise en place d'une charte d'utilisation et un système de réservation est préconisé. Pour des déplacements réguliers, le covoiturage peut être encouragé.

Les bonnes questions à se poser peuvent être :

- Quelles sont les postes ayant réellement besoin d'un véhicule ?
 - Définir une table de critère d'attribution / Évaluer l'empreinte carbone du service
- Quels trajets professionnels réguliers peuvent être réalisés en transport en commun ou en covoiturage ?

- **Changer la flotte de véhicules**

Comme évoqué dans la première partie, les renouvellement de flottes de véhicules des collectivités sont soumis à des taux de véhicules bas carbone. Une anticipation et une planification à long terme des besoins en termes de véhicules et de modifications organisationnelles des services de la collectivité sont nécessaires.

Les bonnes questions à se poser peuvent être :

- Quelle modification peut-on réaliser au regard du calendrier de renouvellement de la flotte ? Est-il compatible avec la réglementation ?
- Quel est le coût global de possession (« total cost of ownership - TCO») des véhicules bas carbone ?
 - Définir les infrastructures disponibles ou à installer selon les technologies de véhicule
 - Evaluer les impacts potentiels sur l'organisation
 - Evaluer le coût des véhicules bas carbone compte tenu des aides disponibles
- Quelle part de la flotte de véhicule peut être remplacée par tel ou tel type de véhicule bas carbone ?
 - Définir de tableau de correspondance : Type de véhicule / Type de besoin (autonomie nécessaire, nombre de déplacement jour, compatibilité de partage entre plusieurs services)
- Est-ce qu'un service d'autopartage existe sur le territoire ?

Certains territoires se fixent eux-mêmes des objectifs plus contraignants que la réglementation à des horizons 2025 – 2030.

Agir sur la mobilité des agents

Si la collectivité n'emploie pas plus de 100 personnes, il n'y a pas d'obligation de mettre en place un **Plan de mobilité des employés** (Plan de mobilité administratif). Cependant, il est conseillé de désigner de la même manière un responsable de la mobilité interne de la collectivité afin de pouvoir agir à la fois sur les usages internes et la promotion des bonnes pratiques dans les déplacements domicile-travail.

J'anime la mobilité des agents

- Diagnostic / analyse des déplacements des agents
- Simulateur de déplacement - économique / énergie / CO₂
- Incitations financières
- Ludification, challenge, pour changer les habitudes
- Coordination avec l'AOM pour une réponse aux besoins
- Développement du télétravail

- **Étudier les déplacements des agents**

A travers une enquête de déplacement, il est possible d'identifier à l'aide d'un outil cartographique, la carte des transports quotidien des agents de la collectivité. Cela peut permettre d'une part de **cibler l'information et de fournir des conseils personnalisés** auprès des profils qui pourraient aller vers une mobilité alternative à la voiture, d'autre part de proposer à un regroupement de personnes qui passent par les mêmes points, d'étudier le covoiturage sur ces zones du territoire.

- **Fournir un simulateur**

Des simulateurs sont disponibles en ligne¹⁸, ou parfois via des applications, voire sont inclus dans les intranet. Ces simulateurs de mobilité permettent de proposer un comparateur de déplacement indiquant au préalable selon l'horaire du déplacement, le temps de trajet, le coût moyen de ce déplacement et les émissions de gaz à effet de serre.

L'ADEME a notamment mis en place un petit simulateur gratuit, en open source et intégrable dans les sites internet pour comparer les émissions CO₂ des différents modes de déplacement. A pied, à vélo, en bus, en covoiturage ou en voiture particulière, les coûts CO₂ et économique évolue rapidement.

Ce type de simulateur permet d'accompagner le processus de réflexion des agents.



Figure 3 - Simulateur Carbone
datagir.ademe.fr/apps/mon-impact-transport/

¹⁸ Exemple sur energie-environnement.ch

- **Fournir des incitations financières**

Avec l'arrivée de l'indemnité vélo kilométrique, et désormais le forfait mobilité durable, les mobilités alternatives peuvent être fortement incitées. La participation à l'abonnement des transports en commun, peut être complété à 100 % si un usage régulier est envisagé pour les transports professionnels.

- **Animer, rendre ludique, challenger les agents**

Tous les ans, qu'il s'agisse de l'AOM ou de la structure en délégation de service public, certaines collectivités volontaires animent des challenges notamment durant la **Semaine de la mobilité**. Ces ateliers peuvent être l'occasion de compétition, de challenge inter-services, ou tout simplement un défi d'exemplarité de la collectivité. Cependant, sous couvert d'animation ludique, ces événements peuvent avoir un impact fort. Le changement de comportement n'est possible que par un changement d'habitude (régularité). S'il est proposé à un autosoliste (trajet seul en voiture), d'essayer le vélo un jour pour un défi, il est peu probable qu'il développe cette habitude. Cependant, si ce défi lui est proposé sur x jours par semaine durant un mois, cela peut provoquer des changements de comportement long terme.

Ces ateliers de réflexion peuvent être l'occasion de proposer aux agents de se projeter. En donnant les clefs de la réflexion, éléments chiffrés à l'appui, il est possible d'amener les agents à réfléchir par eux-mêmes sur la façon dont ils pourraient diminuer de 30 % leurs trajets en voiture ou leurs émissions de CO₂ de mobilité : « quelles parties de mes trajets quotidiens puis-je faire à vélo ou à pied ? », « Quel coût du km entre un vélo à assistance électrique ou mon véhicule thermique ? », etc.

- **Coordonner des lignes de transport avec l'AOM**

Selon le contexte local, il peut être envisagé de proposer, avec l'Autorité Organisatrice de Mobilité, un service de transport aux heures de déplacements domicile-travail en lien avec les différentes zones d'habitation des employés volontaires.

- **Proposer des services de location de véhicules en autopartage**

Selon les territoires, il peut y avoir des services de location de véhicules en autopartage, notamment de véhicules électriques. Ce service est piloté ou géré par l'AOM. En partenariat avec celui-ci, la collectivité peut ainsi permettre à ses agents de s'en servir à des coûts avantageux, également pour leurs usages personnels.

- **Développer le télétravail pour les postes adaptés**

Au regard du contexte sanitaire actuel, les collectivités ont fait évoluer leurs méthodes de travail et mis à disposition des outils de télétravail pour les agents pouvant réaliser des missions derrière un écran. Si le télétravail à 100 % n'est pas adapté à tous les postes ou tous les agents, l'accélération de cette pratique durant la pandémie va rester dans les mœurs.

Qu'il s'agisse de missions au quotidien, ou de déplacements moyenne ou longue distance pour un événement, une réunion etc. le gain de temps, d'énergie et d'émission carbone sont autant d'arguments pour favoriser, en partie, les visioconférences. Le télétravail et les visioconférences, modifient profondément les méthodes organisationnelles, le fonctionnement interne des services.

L'ADEME a mis à disposition un petit simulateur pour estimer les émissions de gaz à effet de serre évitées avec le télétravail : teletravail.monimpacttransport.fr/

CONCLUSION

Agir sur la mobilité constitue un levier important pour les collectivités pour diminuer leurs dépenses énergétiques et leurs émissions de CO₂ mais aussi pour réduire l'impact sanitaire local lié à ces transports. Selon leur situation, les collectivités pourront avoir différentes compétences en la matière. Elles ont aussi à leur disposition toute une palette d'actions et d'outils qu'elles peuvent choisir de mettre en place, comme présenté dans cette publication, au sein de leurs services et auprès de leurs agents.

Tous les efforts que les collectivités pourront faire en interne dans le domaine de la mobilité auront un effet bénéfique à la fois auprès de leurs agents, mais plus globalement sur l'ensemble du territoire, notamment par l'image d'exemplarité qu'elles pourront véhiculer.

Il faut par ailleurs rappeler que les obligations de mobilité durable vont être de plus en plus contraignantes à l'avenir : les collectivités sont donc invitées à anticiper et être ambitieuses afin d'assurer une transition efficiente de leur territoire.

Pour aller plus loin

Adhérez à AMORCE et participez aux échanges de son réseau



Consultez les publications suivantes

- ENT35 – Usages de l'hydrogène dans les territoires – 2019 – AMORCE/ADEME
- ENE39 – Financement de la transition énergétique sur les réseaux de distribution (électricité et gaz naturel) – 2020 – AMORCE/ADEME
- Guide l'élu la transition énergétique et le climat – 2020 – AMORCE/Banque des Territoires

Réalisation

Gwenolé LE BARS, chargé de mission énergies renouvelables – glebars@amorce.asso.fr