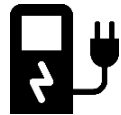


# Document Guide

## Mobilité, déplacement, transport



**2-a) RÉDUCTION DE L'USAGE DE LA VOITURE**



**2-b) DÉCARBONATION DES TRANSPORTS DE VOYAGEURS**

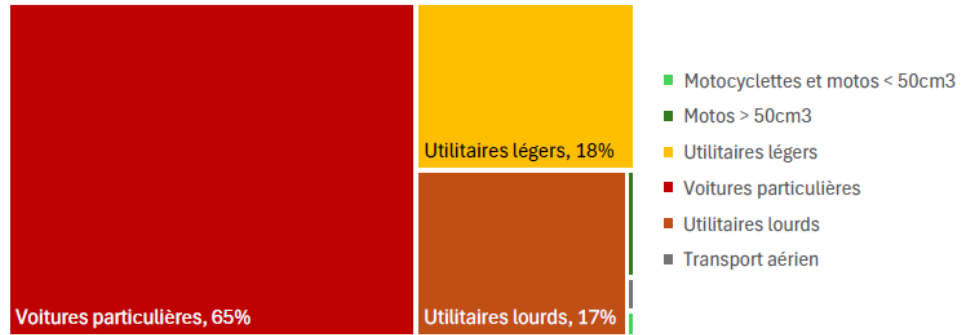


**1-c) DÉCARBONATION DU TRANSPORT DE MARCHANDISES**



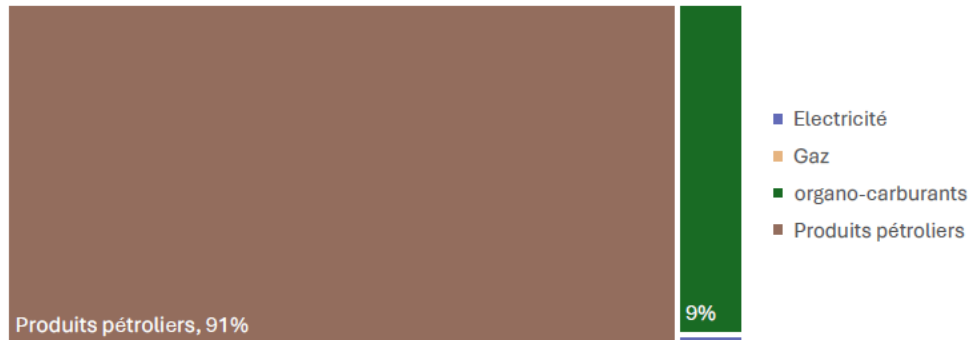
**2-d) EFFICACITE ET SOBRIETE DU TRANSPORT DE MARCHANDISES**

## Décomposition des consommations par type de véhicules



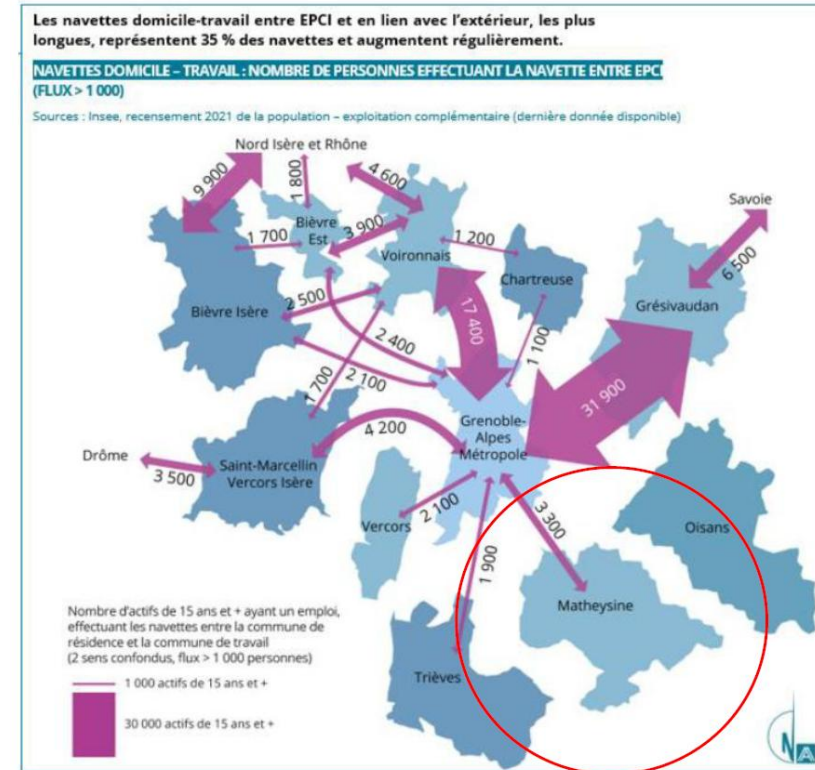
**Transport de personnes dominant** : près des deux tiers des consommations, contre **35 % pour le fret** - une répartition qui reflète la dépendance du territoire aux déplacements quotidiens en voiture.

## Décomposition des consommations par type d'énergie



**Énergies fossiles majoritaires (91 %)**, mais **les organo-carburants (9 %)** ouvrent une piste de transition.

**Électrification quasi inexistante** aujourd'hui.



# 13 M€

de dépenses énergétiques générés en 2022 par le secteur des transports.

**ENJEU 1 LA RÉDUCTION DE L'USAGE DE LA VOITURE :**



Réduction des déplacements



Report modal



Covoiturage

Description du levier	Évolution de l'organisation collective et des comportements pour réduire les déplacements	Report modal de la voiture individuelle vers des mobilités sobres et collectives (vélo, transport en commun, marche)	Développement du covoiturage, en particulier pour les trajets du quotidien qui ne peuvent se faire autrement qu'en voiture
Tendance récente Matheysine	85% des trajets de – de 10 km sont réalisés en voiture.	Parts modales domicile-travail, en 2021 : <b>Voiture : 79%</b> <b>Transports collectifs : &gt; 2%</b> <b>2 roues motorisées : &gt; 2%</b> <b>Vélo : &gt; 2%</b> <b>Marche : 12%</b> <b>Immobile : 7%</b>	Pas de service de covoiturage sur le territoire.
Actions en cours En Matheysine	Prise de compétence Urbanisme à l'échelle communale et l'élaboration d'un PLUiH	Transports en commun compétence région. Convention de coopération en matière de mobilité conclue entre la Région et la CCM. Développement de la Via Maticena.	
STRATEGIE NATIONALE BAS CARBONE  Cible à 2030 Matheysine  (SNBC 3)	Hypothèse nationale : réduction de 4% des distances parcourues en voiture (soit, 1 actif sur 3 qui télétravaille une fois par semaine)	Hypothèses nationales : Hausse de 2,2% par an entre 2019 et 2030 de la part des transports en commun, soit <b>2,5% en 2030</b> au lieu de 2% actuellement Part modale du vélo x4 entre 2019 et 2030, soit <b>8% en 2030</b> au lieu de 2% actuellement	Hypothèse nationale : Inciter 1 personne sur 5 à covoiturer deux fois par semaine pour aller au travail

**ENJEU 1** LA RÉDUCTION DE L'USAGE DE LA VOITURE :



Réduction des déplacements



Report modal



Covoiturage

Description du levier	Évolution de l'organisation collective et des comportements pour réduire les déplacements	Report modal de la voiture individuelle vers des mobilités sobres et collectives (vélo, transport en commun, marche)	Développement du covoiturage, en particulier pour les trajets du quotidien qui ne peuvent se faire autrement qu'en voiture
<b>Pistes d'actions Collectivités</b>	<p>En tant qu'employeur : télétravail pour les agents et réduction des déplacements professionnels</p> <p>Favoriser le confort et la sécurité des cheminements piétons</p> <p>Limitation de l'étalement urbain.</p>	<p>Développement de nouvelles offres de transport</p> <p>Tarifcation des transports collectifs</p> <p>Mise en place de voies cyclables et infrastructures de stationnement</p> <p>Aides à l'achat de vélos</p>	<p>Développement du covoiturage en interne</p> <p>Mise en place d'infrastructures de covoiturage (parkings relais, etc.)</p> <p>Mesures d'acculturation et de communication autour du covoiturage</p> <p>Soutien et accompagnement de la filière covoiturage</p>
<b>Pistes d'actions Entreprises / Filières</b>	<p>Facilitation de la pratique du télétravail</p> <p>Déploiements d'outils et pratiques permettant de limiter les déplacements professionnels</p> <p>Développement d'offres de service et tourisme local</p> <p>Favoriser le logement à proximité de l'entreprise</p>	<p>Mise en place du Forfait Mobilités Durables</p> <p>Flottes de vélo de fonction</p> <p>Parkings à vélo</p> <p>Installation à proximité de nœuds de transports en commun</p>	<p>Utilisation des solutions de covoiturage</p>

**ENJEU 2 DÉCARBONATION DES TRANSPORTS DE VOYAGEURS**



Véhicules électriques



Efficacité énergétique



Carburants décarbonés

Description du levier	Électrification du parc de véhicules particuliers et bus en remplaçant progressivement les véhicules thermiques	Amélioration de la performance énergétique par le recours à des véhicules plus sobres/légers	Hausse du taux d'incorporation des biocarburants et décarbonation des mix électrique et gazier
Tendance récente Matheysine	<p><b>Taux d'électrification des véhicules particuliers : 1,7% en 2024</b> (moyenne nationale : 2,21%)</p> <p>Une hausse des sessions de charge aux bornes de recharge du territoire : <b>+34% entre 2022 et 2024</b></p>	-	Les organocarburants représentent 9% du mix énergétique du secteur des transports.
Actions en cours En Matheysine	<p><b>2 véhicules électriques dans la flotte</b> de la CCM.</p> <p><b>9 bornes de recharges publiques</b> fonctionnelles sur le territoire.</p> <p><b>ZFE de la Métropole de Grenoble</b> qui incite à l'achat de véhicules électriques.</p>	<b>ZFE de la Métropole de Grenoble</b> qui incite à l'achat de véhicules plus sobres et légers.	-
<p><b>STRATEGIE NATIONALE BAS CARBONE</b></p> <p>Cible à 2030 Matheysine (SNBC 3)</p>	<p><b>3,80% du parc en 2025</b> &gt; pour atteindre cet objectif, il faudrait <b>doubler la part actuelle</b> de véhicules électriques <b>15% en 2030</b></p> <p>(à noter : objectifs nationaux et européens : <b>100% des ventes françaises de véhicules seront électriques en 2035</b>)</p>	<p><b>Hypothèse nationale</b> : Un gain de -7% au L/100km sur l'ensemble du parc thermique permis par un renouvellement des véhicules les plus consommateurs, par des véhicules neufs, les plus sobres possibles</p>	<p><b>Hypothèse nationale</b> : Taux d'incorporation du biocarburant : 12%</p>

**ENJEU 2 DÉCARBONATION DES TRANSPORTS DE VOYAGEURS**



Véhicules électriques



Efficacité énergétique



Carburants décarbonés

Description du levier	Électrification du parc de véhicules particuliers et bus en remplaçant progressivement les véhicules thermiques	Amélioration de la performance énergétique par le recours à des <b>véhicules plus sobres/légers</b>	Hausse du taux d' <b>incorporation des biocarburants</b> et décarbonation des mix électrique et gazier
<b>Pistes d'actions Collectivités</b>	Electrification des flottes détenues en propre Service de flotte en autopartage Soutien au déploiement de bornes de recharge	Choix de flottes détenues par la collectivité plus sobres et légères Sensibiliser les agents à l'écoconduite	-
<b>Pistes d'actions Entreprises/ filières</b>	Pour les opérateurs de bus et cars privés : choix de solutions de flottes décarbonées	Choix de véhicules plus sobres et plus légers Généraliser les pratiques d'écoconduite Concessionnaires / garagistes : conseil à l'achat	Effectuer un retrofit sur une partie de la flotte pour les passer au bioéthanol

**ENJEU 3 DÉCARBONATION DU TRANSPORT DE MARCHANDISES**

Description du levier par le SGPE (Secrétariat Générale à la Planification Ecologique)

Transport de marchandises

**Levier : Fret décarboné et multimodalité**  
Enjeux, cible nationale et approche de territorialisation

Description du levier	Cible nationale et implications	Clé de répartition territorialisation
<p><u>Définition</u> : le levier porte sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La décarbonation du fret routier : électrification des véhicules, usage de biocarburants ou hydrogène</li> <li>• Le report modal : développement du fret ferroviaire et fluvial</li> </ul> <p><u>Enjeu (2019)</u> : Le transport routier de marchandises représente :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ~36% de la consommation énergétique du secteur transport, soit ~11% de la consommation énergétique française</li> <li>• ... et ~12% des émissions nationales</li> </ul> <p>En matière de parts modales, le train représente 10% des tonnes.km<sup>1</sup> transportées, le fluvial 2% et la route 88%</p>	<p><u>Constat</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• &lt;1% de poids lourds et véhicules utilitaires électriques</li> <li>• Report modal : le fret ferroviaire a fortement décliné depuis 30 ans (division par 2 du tonnage transporté), tandis que la demande globale en fret a augmenté (+10% entre 2015 et 2019)</li> </ul> <p><u>Cible 2030</u> :</p> <p>Décarbonation du fret routier :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Electrification (batterie / hydrogène) : <b>13% de poids lourds</b> et 14% de véhicules utilitaires</li> <li>• Taux d'incorporation des biocarburants (biogazole) : <b>12%</b></li> </ul> <p>Report modal :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ferroviaire : <b>doublement</b> de la part modale</li> <li>• Fluvial : <b>+50%</b> de part modale</li> </ul>	<p><i>Régional et départemental</i></p> <p><u>Clé de répartition</u> : Tonnes.km de marchandises transportées, comptabilisés selon le lieu de chargement et de déchargement</p> <p><u>Source</u> : CGDD / SDES - <a href="#">Lien</a></p>

**ENJEU 3 DÉCARBONATION DU TRANSPORT DE MARCHANDISES**

Pistes d'actions proposées par le SGPE (Secrétariat Générale à la Planification Ecologique)

Transport de  
marchandises**Levier : Fret décarboné et multimodalité**  
**Rôle des acteurs et principales mesures existantes****Rôle des collectivités :**

- Développement ou soutien à l'infrastructure de recharge et d'avitaillement en carburants alternatifs (routes, dépôts logistiques, ports...)
- Développement d'une infrastructure et d'une offre adaptée à la cyclo-logistique (ex. aires de livraison dédiées aux vélos-cargos)
- Intégration dans les marchés publics de clauses incitatives pour une logistique durable
- Verdissement des flottes (poids lourds, véhicules utilitaires) détenues par les collectivités

**Rôle des filières / entreprises:**

- Sensibilisation à l'éco-conduite
- Renouvellement de flottes par des véhicules électriques
- Pour les chargeurs, intégration de critères environnementaux dans leurs choix de modes de transport pour favoriser notamment le ferroviaire et le fluvial et les livraisons par poids lourds électriques
- Pour les opérateurs ferroviaires, amélioration de leur efficacité opérationnelle
- Optimisation du foncier industriel à proximité des modes de transport massifiés

**Rôle de l'Etat:**

- Intégration dans les marchés publics de clauses incitatives pour une logistique durable
- Adaptation et mobilisation du foncier pour déployer des plateformes de transport, implanter des sites industriels à proximité des axes ferroviaire et fluvial, etc.
- Aides à l'acquisition de véhicules à motorisation alternative
- Soutien à la compétitivité du fret ferroviaire et fluvial

**Rôle des citoyens :**

- Meilleure compréhension de l'intégration de l'impact carbone dans leurs choix de livraison

**ENJEU 4** EFFICACITE ET SOBRIETE DU TRANSPORT DE MARCHANDISES

Description du levier par le SGPE (Secrétariat Générale à la Planification Ecologique)

Transport de marchandises

**Levier : Efficacité et sobriété logistique**  
Enjeux, cible nationale et approche de territorialisation

**Description du levier**

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

Enjeu (2019) :

- Le transport routier de marchandises a augmenté de ~75% en 30 ans pour atteindre ~340 Mds tonnes.km, dont 60Mds t.km causé par le transit international (près de 18% des flux)
- Les principaux secteurs à l'origine de ces flux sont la construction, l'agroalimentaire et l'industrie (près de 80% des flux hors transit), avec des poids similaires

**Cible nationale et implications**

Constat :

- La hausse de demande de marchandises a dépassé historiquement les gains en efficacité énergétique
- Un poids lourd consomme en moy. ~33L/100km, avec des gains en termes d'efficacité énergétique des véhicules neufs de ~4% entre 2015 et 2019

Cible 2030 :

- **Stabilisation de la demande** de fret à son niveau actuel (contre une hausse de 10% entre 2015 et 2019), dans un contexte de réindustrialisation ;
- **Doublement des gains annuels en efficacité énergétique** : +17% entre 2019 et 2030
- Taux de remplissage moyen des véhicules lourds : de 8,1t à 8,7t

Solutions : renouvellement des flottes, partage de données pour mutualiser les flux, circuits courts de proximité...

**Clé de répartition territo.**

*Régional et départemental*

Clé de répartition : Tonnes.km de marchandises transportées, comptabilisés selon le lieu de chargement et de déchargement

Source : CGDD / SDES - [Lien](#)

**ENJEU 4** EFFICACITE ET SOBRIETE DU TRANSPORT DE MARCHANDISES

Pistes d'actions proposées par le SGPE (Secrétariat Générale à la Planification Ecologique)

Transport de  
marchandises**Levier : Efficacité et sobriété logistique**  
Rôle des acteurs et principales mesures existantes**Rôle des collectivités :**

- Mobilisation du foncier logistique à proximité des centres de consommation pour diminuer les distances de livraison
- Animation du dialogue sur la mutualisation des chaînes logistiques dans le périmètre de la collectivité
- Recensement et adaptation des aires de livraison au contexte logistique local
- Prise en compte les nécessités du fret ferroviaire dans les demandes de sillon pour le transport ferroviaire de voyageur

**Rôle des filières / entreprises:**

- Ajout de critères dans leurs achats sur les émissions du transport de marchandises
- Partage de données inter entreprises et filières pour améliorer le taux de remplissage des véhicules
- Optimisation du foncier logistique

**Rôle de l'Etat:**

- Mesures de communication et sensibilisation à l'impact environnemental sur les actes d'achat y compris en termes de transport
- Mobilisation des filières pour intégrer les enjeux de sobriété logistique dans leur feuille de route

**Rôle des citoyens :**

- Choix de livraison dans des points relais
- Limitation de livraisons express
- Choix de circuits courts de proximité
- Choix de produits alimentaires moins transformés