



GOUVERNEMENT

*Liberté
Égalité
Fraternité*

PPE 3

Annexe *Transports*

LA STRATEGIE DE DEVELOPPEMENT DES MOBILITES PROPRES

Annexée à la Programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE), la Stratégie de développement des mobilités propres (SDMP) constitue une déclinaison opérationnelle des orientations de la SNBC 3 et de la PPE 3. Elle contient des actions concrètes pour atteindre les objectifs relatifs à la transition énergétique et à la réduction d'émissions de gaz à effet de serre fixés au secteur des transports.

Le projet de SDMP présente une approche d'ensemble de la décarbonation des mobilités, en agissant sur l'ensemble des leviers qui permettent une réduction des consommations d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre : la maîtrise de la demande de transport, le report modal, l'augmentation du taux d'occupation des véhicules ou de chargement pour les marchandises, l'amélioration de l'efficacité énergétique et la réduction de l'intensité carbone des motorisations.

Exemples d'actions proposées par la SDMP sur les différents leviers

- Pour la **maîtrise de la demande de transport**, la SDMP s'attache à maîtriser le nombre de déplacements et de kilomètres parcourus par les voyageurs et les marchandises transportées. Par exemple, l'**aménagement du territoire et l'urbanisme** doivent constituer des outils pour favoriser la mobilité durable et réduire l'**amplitude** des déplacements. La SDMP mentionne également des leviers relatifs au changement de comportements ; par exemple en **expérimentant l'ouverture des flottes des collectivités et/ou des entreprises à l'autopartage pour leurs employés** ou en développant de nouveaux imaginaires pour adapter les habitudes. Pour ce qui est des marchandises, une amélioration de la planification foncière des zones logistiques est proposée pour réduire les distances parcourues par les marchandises.
- Pour le **report modal**, la SDMP s'attache à **renforcer** le report de déplacements vers des modes moins carbonés tels que le train, les transports collectifs, le transport fluvial ou encore le vélo, selon le domaine de pertinence de chacun de ces modes. Par exemple, en renforçant la modernisation et la régénération du réseau ferroviaire, en déployant des pistes cyclables, en incitant au déploiement de bateaux électriques pour le transport fluvial ou en développant les services de transports alternatifs à la voiture individuelle.
- Pour le **taux d'occupation / de chargement des véhicules**, la SDMP s'attache à optimiser l'utilisation des véhicules en les remplissant du mieux possible, que ce soit pour les déplacements de voyageurs ou de marchandises. Cet effet de massification peut être obtenu par le développement de la pratique du covoiturage, avec le renforcement de la mise en place des schémas directeurs des aires de covoiturages dans les territoires, par **l'expérimentation de la mutualisation des trajets** entre chargeurs, ou encore par l'accompagnement et l'outillage des filières dans la réduction de la fréquence de livraison qu'elles demandent aux entreprises de logistique.

- Pour **l'efficacité énergétique des véhicules**, la SDMP s'attache à réduire la consommation d'énergie par trajet. Cela concerne notamment la maîtrise du poids des véhicules individuels, par exemple en conditionnant les aides directes aux constructeurs à des critères environnementaux (empreinte carbone en cycle de vie, la quantité de matière utilisée) ou encore en favorisant l'écoconduite par la mise en place de chartes à destination des entreprises de transport routier.
- Enfin, pour **l'intensité carbone des véhicules**, la SDMP s'attache à favoriser les motorisations minimisant les émissions de gaz à effet de serre. Par exemple, pour la voiture individuelle, le levier principal réside dans **l'électrification des flottes, avec un soutien au développement de l'offre industrielle des véhicules électriques** (en particulier pour les véhicules lourds), qui doit s'accompagner du déploiement **d'infrastructures de recharge (IRVE)** en nombre suffisant. La SDMP mentionne notamment la mise en **place d'un schéma directeur de déploiement des IRVE** le long du réseau routier national ou en le soutien au déploiement des IRVE en dépôt pour la filière du transport routier de marchandises. Pour les véhicules routiers lourds, **d'autres leviers de décarbonation des motorisations, tel que le recours à l'hydrogène**, pourront également être utilisés de manière complémentaire. Enfin, pour le fret ferroviaire et fluvial, la SDMP aborde **l'utilisation de biocarburants** comme levier complémentaire à l'électrification, principalement à court terme et pour le transport longue distance.

Enfin, la SDMP propose également des leviers transverses, par exemple sur l'approfondissement des connaissances, la gestion des compétences (prévoir les évolutions nécessaires sur certains métiers, par exemple en adaptant les formations) ou encore l'utilisation du numérique pour la transition énergétique des transports.