



RÉPUBLIQUE  
FRANÇAISE

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

ADEME



AGENCE DE LA  
TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE

Juin  
2020

**2020 - 2023**

## **Transports & Mobilité**

Une stratégie au service  
de la transition écologique et solidaire

Toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle faite sans le consentement de l'auteur ou de ses ayants droit ou ayants cause est illicite selon le Code de la propriété intellectuelle (art. L 122-4) et constitue une contrefaçon réprimée par le Code pénal. Seules sont autorisées (art. 122-5) les copies ou reproductions strictement réservées à l'usage privé de copiste et non destinées à une utilisation collective, ainsi que les analyses et courtes citations justifiées par le caractère critique, pédagogique ou d'information de l'oeuvre à laquelle elles sont incorporées, sous réserve, toutefois, du respect des dispositions des articles L 122-10 à L 122-12 du même Code, relatives à la reproduction par reprographie.

Ce document est édité par l'ADEME  
Service Transports et Mobilité

**ADEME**

20, avenue du Grésillé  
BP 90406 | 49004 Angers Cedex 01

Coordination technique : Jérémie Almosni

Rédacteurs : Jérémie Almosni et Julien de Labaca

Crédits photo :

Le Facilitateur de Mobilité

Prachatai - Attribution-NonCommercial-NoDerivs 2.0 Generic (CC BY-NC-ND 2.0)

Andrew Bonamici - Attribution-NonCommercial 2.0 Generic (CC BY-NC 2.0)

Création graphique : Le Facilitateur de Mobilité

Référence ADEME : 011308

ISBN : 979-10-297-1169-0

Dépôt légal : ©ADEME Éditions, Juin 2020

**L**e secteur des transports est le secteur le plus émetteur de gaz à effet de serre, consommateur vorace en énergie fossile. C'est pourquoi, pour atteindre nos objectifs environnementaux et de qualité de l'air, il est indispensable d'engager de profondes transformations dans le transport des voyageurs comme dans celui des marchandises.

À l'aune de la crise sanitaire, nous mesurons encore mieux les mutations à opérer dans le futur. L'importante baisse des émissions de gaz à effet de serre, la diminution majeure du bruit ou encore le retour de la nature en ville pendant la période de confinement ont fait prendre conscience à un grand nombre de citoyens des nuisances générées par l'explosion des flux de transports routiers quotidiens.

La société a répondu à la crise sanitaire par une grande capacité de résilience, dans l'urgence et le temps court : le secteur agro-alimentaire a poussé l'émergence de nouveaux circuits de distribution, des collectivités ont mis en place en un temps record des pistes cyclables temporaires, les espaces publics de nos villes se sont adaptés à une vitesse incroyable...

Le COVID-19 a mis un coup d'accélérateur à la courbe d'apprentissage de nombreux acteurs, c'est une certitude. Mais désormais, le défi est bien d'accompagner cette dynamique dans le temps long.

Alors même que le pays sort progressivement du confinement, durant un mois de mai parmi les plus chauds qu'il ait connu, la publication de la stratégie transports et mobilité de l'ADEME prend toute sa dimension.

Une dimension qui intègre plusieurs enjeux clés pour les quatre prochaines années : celui de la sobriété tout d'abord, puisqu'elle a été construite autour du triptyque économie des déplacements, moindre impact des modes de déplacements et technologies zéro émission. Celui du collectif, puisqu'elle a été construite et qu'elle sera déployée avec les équipes des sites centraux, des régions et surtout des acteurs des territoires.

Au-delà du contexte sociétal et sanitaire, le contexte législatif donne également de nouveaux moyens pour que la mobilité durable soit accessible à tous et partout, particulièrement autour des Régions, des Métropoles mais aussi des collectivités agissant au plus près des territoires. L'ADEME accompagnera d'autant plus cette nouvelle gouvernance territoriale, dans une démarche partenariale avec France Mobilités et France Logistique, et soutiendra les innovations. Les zones peu denses seront tout particulièrement adressées car la dépendance à la voiture y est un fléau écologique et social.



Collectivités, entreprises, associations, laboratoires, citoyens, vous trouverez dans cette stratégie une partie des pistes proposées par l'ADEME pour participer à ce changement de paradigme, vers plus de sobriété, plus de justice et de bien-être dans notre société. Ce document est un cadre, mais il est surtout le début d'une dynamique que nous souhaitons partenariale et collective.

**Arnaud LEROY**  
**Président de l'ADEME**





## Préambule

*Ce que nous apprend la crise sanitaire du COVID 19...*

Cet épisode historique pour toute l'humanité amène l'ensemble des institutions à faire en sorte que les effets indésirables de cette crise sanitaire se traduisent par des transformations positives en faveur de la transition écologique et solidaire. Parmi les pistes essentielles à mettre en avant :

- la revitalisation des centres-bourgs par le commerce de proximité, la production et la distribution locale (circuits courts),
- le développement de l'Économie Sociale et Solidaire et le renforcement des réseaux locaux,
- le renforcement du dialogue territorial entre autorités organisatrices de mobilité et employeurs afin de mieux gérer les flux (dans l'espace et le temps),
- l'incitation au télétravail auprès des employeurs,
- le développement de solutions de mobilités moins coûteuses (notamment mobilité partagée et active), afin de répondre aux besoins des publics fragiles,
- le renforcement des mesures de lutte contre l'étalement urbain en utilisant les leviers de la planification territoriale en lien avec la mobilité,
- l'accélération dans le partage des infrastructures et des espaces publics propice au développement des modes actifs (notamment vélo) et partagés (notamment covoiturage),
- l'investissement dans des infrastructures de carburants alternatifs déployées en fonction des gisements locaux en énergies renouvelables et des besoins des territoires en termes de flux de voyageurs et de marchandises,
- le recentrage sur un écotourisme de proximité et la mise en valeur de nos territoires,
- le report modal du transport de marchandises vers des alternatives au tout route.

**Ces éléments seront des données à prendre en compte dans la mise en œuvre de l'actuelle stratégie pour permettre des transformations profondes et durables de nos sociétés, plus sobres, plus économes et plus justes.**

# Table des matières

1

## CONTEXTE ET ENJEUX

Où en sommes nous ?  
L'ADEME, acteur de la transition  
La stratégie, un exercice  
La stratégie, des priorités  
Parole aux acteurs de l'écosystème

2

## LES AXES DE LA STRATÉGIE

#1 Comprendre et agir sur la demande et les comportements (*maîtriser*)  
#2 Favoriser les modes les plus économes et favorables à l'environnement (*reporter*)  
#3 Améliorer l'existant pour limiter son impact sur l'environnement (*optimiser*)

3

## LES MODALITÉS DE LA STRATÉGIE

L'écosystème Transports & Mobilité  
Les modalités d'intervention  
Le processus de concertation et de suivi

**Réfléchir à la mobilité, c'est d'abord essayer de comprendre les combinaisons innombrables entre usages (pourquoi se déplace-t-on ?), usagers (qui se déplace ?), territoires (où se déplacent-ils ?), modes de déplacement (comment ?). Cela concerne aussi les marchandises (que déplace t'on ?). Des combinaisons qui engendrent une multitude de possibilités difficiles à appréhender, parce qu'en réalité il existe autant de combinaisons que d'individus et que de biens transportés. Il existe cependant de grandes tendances structurelles permettant d'agir à grande échelle (50% des déplacements quotidiens inférieurs à 5 km, dépendance à la voiture...). Cela a évidemment un impact environnemental très important.**

### **Un secteur très fortement émetteur**

Le secteur des transports représentait 33% de la consommation d'énergie finale en France en 2015, contre 29% en 1990 ou encore 18% en 1970. Il est l'un des responsables de l'accroissement de la consommation finale d'énergie en France (dont 81,4% pour la route). La dépendance du secteur des transports aux énergies fossiles s'élève à plus de 91%. Il est aussi le principal émetteur de CO<sub>2</sub>, avec plus de 30% des émissions totales de gaz à effets de serre - GES (dont 94% provenant du transport routier, en 2016). Le transport routier est le mode le plus émetteur de polluants dans l'air et représente entre 75 et 100 % des émissions des transports pour une majorité de polluants. Le secteur des transports à lui seul représente plus de 63% des émissions de NOx en France.

### **Un impact territorial au sens large**

Si les transports participent à l'attractivité et la vitalité d'un territoire, en particulier pour l'accès aux services, les livraisons ou encore les connexions entre lieu de vie et de travail, ils ont malheureusement aussi des impacts négatifs.

Ils ont des conséquences très directes sur la qualité de vie : étalement urbain et artificialisation des sols, surconsommation des espaces naturels, atteinte à la biodiversité, aux milieux et aux ressources, et création de nuisances quotidiennes telles que le bruit et l'encombrement de l'espace public. Ils ont également un impact social. La croissance de la demande de transport, tirée par l'étalement urbain fait partie des

facteurs conduisant à une situation de dépendance vis-à-vis de l'automobile. Celle-ci entraîne des coûts très élevés (environ 6000€/an) et peut représenter jusqu'à 40% du budget mensuel de certains ménages. Cette dépendance est encore plus forte dans les territoires peu denses. Ces derniers peinent à représenter suffisamment de masse critique pour être bien desservis par les transports publics, et achalandés par les transports de marchandises. In fine, en France, sept millions de personnes en âge de travailler sont affectées par un problème de mobilité, qui constitue souvent un obstacle majeur dans le maintien ou l'accès à l'emploi. Des situations qui au quotidien entraînent un accroissement du stress et une dégradation de la qualité de vie.

Enfin, la dépendance au mode routier est d'autant plus vraie lorsque l'on parle de transport de marchandises.

### **Un écosystème en mutation**

Au quotidien, le paysage de la mobilité est complexe, fluctuant et fait appel à un écosystème très hétérogène. Faire en sorte de le faire évoluer est un défi constant pour l'ensemble de ses acteurs. En décembre 2019, la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) a été promulguée pour tenter de répondre à ce défi, au travers de trois axes majeurs :

- améliorer la gouvernance en matière de mobilités pour mieux répondre aux besoins quotidiens des citoyens, des territoires et des entreprises,
- réussir la révolution des nouvelles mobilités,
- développer des mobilités plus propres et plus actives.

L'ADEME a plus que jamais un rôle central d'accompagnement de la transition et de transformation du secteur avec l'ambition d'une neutralité carbone à horizon 2050. Mais alors, comment prendre en compte les dernières évolutions ? Comment répondre au mieux aux défis posés par la LOM ? Comment s'assurer que les effets désirables provoqués par la crise sanitaire actuelle s'inscrivent durablement dans les comportements et modes de vie ? Comment faire en sorte que l'ADEME puisse influencer les stratégies de transition écologique dans le domaine des transports, à une échelle locale, nationale, voire internationale ? Autant de questions que de défis.





# L'ADEME, acteur de la transition

## Une ambition claire

“À l'ADEME, sur les 4 prochaines années, nous sommes résolument engagés dans la lutte contre le réchauffement climatique et la dégradation des ressources.

En tant qu'acteur neutre et indépendant, nous œuvrons à l'accélération de la transition écologique en mobilisant les citoyens, les acteurs économiques et les territoires et nous leur donnons les moyens de progresser vers une société économe en ressources, plus sobre en carbone, plus juste et apaisée.

Sur le transport et la mobilité, nous conseillons, facilitons et aidons au financement de nombreux projets, de la recherche jusqu'au partage des solutions.

À tous les niveaux, nous mettons nos capacités d'expertise, d'innovation et de prospective au service des politiques publiques.

Pour cela, l'ADEME, de l'international, au national et au local, axe son action sur les transports et la mobilité avec une volonté permanente de changer d'échelle et de toucher le plus grand nombre”.

## Une posture réaffirmée

L'ADEME, opérateur de l'État pour la mise en œuvre de la transition écologique, se projette dans la voie prioritaire de l'accélération et de la généralisation. Ce défi l'engage dans un savoir-faire, des valeurs et des principes fondateurs.

### Savoir-faire

- intervenir à différentes échelles : régionale, nationale, internationale,
- développer et intégrer des dispositifs variés,
- porter des visions à court, moyen et long termes,
- accompagner de la recherche au déploiement.

### Des valeurs

- Anticipation de l'avenir,
- Objectivité,
- Neutralité,
- Sincérité,
- Confiance,
- Écoute.

### Des principes d'actions

- Inspirer,
- Accompagner,
- Animer,
- Suivre et évaluer.

# La stratégie, un exercice

## Un exercice collectif

Réfléchir à une stratégie est un exercice complexe. Parce qu'il nécessite de porter une vision de long terme, tout en positionnant des solutions concrètes et applicables à court et moyen termes. Parce qu'il demande de mobiliser un maximum d'acteurs, afin de créer une vision collective et partagée des enjeux. Parce qu'il demande de la pédagogie et une approche synthétique, afin de créer un cadre compréhensible et diffusable au plus grand nombre. La stratégie que vous vous apprêtez à lire tente de répondre à trois défis :

- créer de la cohérence au sein de l'ADEME, à partir d'une vision partagée de la stratégie transports et mobilité,
- mobiliser l'intelligence collective au sein de l'ADEME mais surtout avec tous les acteurs qui travaillent sur des sujets touchant aux transports et à la mobilité,
- prioriser et faire des choix portés par la recherche de performance et d'impact dans le but de massifier des changements effectifs et durables de comportements.

## Au service d'une vision

Cette stratégie répond aussi à la volonté de l'ADEME de s'adapter plus rapidement aux défis de la mondialisation. Une volonté de créer, par les leviers propres à la mobilité et aux transports, les conditions d'émergence et de déploiement de solutions permettant aux territoires, dans leur diversité, de s'engager dans la transition écologique et aux habitants de mieux y vivre.

Cette stratégie positionne l'ADEME comme facilitatrice et animatrice de la capitalisation, de la valorisation et de la montée en compétences des acteurs de la mobilité et des transports.

## Un processus co-construit

L'ADEME a souhaité que sa stratégie transports et mobilité soit avant tout partagée, autant en interne qu'à l'externe. C'est en ce sens qu'elle a porté une démarche partenariale et fait travailler ensemble une diversité d'acteurs volontaires, afin de tirer profit de la richesse des regards, expériences et expertises. Une démarche de co-construction, qui s'est construite progressivement depuis mars 2019.

### Mars 2019

atelier participatif entre les directions régionales de l'agence

### Juin 2019

atelier participatif avec les adémiens du siège

### Juin-juillet 2019 :

réalisation d'entretiens avec plus de 25 acteurs de l'écosystème transports et mobilité

### Juillet-août 2019

réalisation d'un questionnaire ouvert à l'ensemble des acteurs de l'écosystème, ayant recueilli plus de 300 réponses

### Septembre 2019

atelier participatif avec les adémiens des directions régionales

### Décembre 2019

plusieurs ateliers réunissant les adémiens du siège et des directions régionales

### Février 2020

atelier participatif ouvert à l'externe, réunissant plus de 60 personnes à Paris

### Mars-Avril 2020

ateliers réunissant les adémiens du siège et des directions régionales.

De ces nombreux échanges, l'agence a conforté sa vision sur sa valeur ajoutée et son caractère différenciant d'un acteur neutre et objectif, disposant :

- d'une expertise et de moyens pour mobiliser et accompagner les territoires, les entreprises pour accélérer leurs transformations vers une mobilité et des transports plus durables,
- d'une vision intégrée de la transition écologique,
- d'une veille des technologies et innovations de demain,
- d'une vision systémique de la thématique Transports et Mobilité, voyageurs et marchandises,
- d'une cohérence entre le local, le national et l'échelon européen.



## Un portage transversal

La stratégie est portée par le Service Transports et Mobilité (STM) de l'ADEME, en lien avec les autres services de la Direction Villes et Territoires Durables, les autres directions techniques et les directions régionales qui portent sa territorialisation.

Par ailleurs, ses orientations participent à la mise en œuvre d'autres stratégies de l'ADEME, notamment celle à destination des collectivités, du grand public, des entreprises, de l'Outre-Mer, des stratégies RDI et des stratégies sectorielles parmi lesquelles : urbanisme, adaptation au changement climatique, bio-économie durable, ainsi que la stratégie qualité de l'air.



## Un calendrier pour une mise en œuvre rapide

La présente stratégie a pour vocation de porter des actions pour les quatre années à venir, à savoir **jusqu'à la fin 2023**. Pourquoi ce calendrier ?

Un nouveau Contrat d'Objectifs et de Performance (COP) fixant les orientations stratégiques de l'agence pour les années 2020-2023 a été adopté le 22 avril 2020. Dans ce cadre, l'ADEME structure ses projets et actions en « programmes budgétaires » qui regroupent les moyens financiers au service des grandes politiques nationales portées par le Gouvernement (avec un premier objectif intermédiaire dans le cadre de la programmation pluriannuelle de l'énergie sur le secteur transport).

Avec la récente promulgation de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), la période se prête bien au déploiement de solutions de court et moyen termes sur nos territoires.

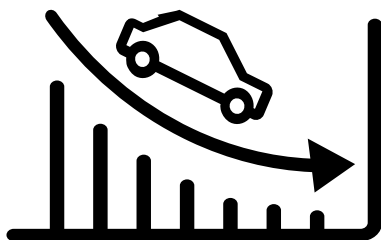
Enfin, les objectifs moyen et long termes relatifs au climat, comme ceux de réduction des émissions de GES fixés dans la Programmation Pluriannuelle de l'Énergie (PPE) et précisé dans la stratégie de développement de la mobilité propre pour la France métropolitaine et ceux d'autonomie énergétique pour les zones non interconnectées fixés dans la Loi de Transition Énergétique pour la Croissance Verte (LTECV), ou encore la neutralité carbone en 2050 sont également des cibles prises en compte pour constituer et construire cette stratégie.

# La stratégie et ses priorités

Afin de répondre à ces nombreux défis, la stratégie transports et mobilité de l'ADEME s'articule autour de trois axes, s'inscrivant pleinement dans le cadre des recommandations du GIEC.

1

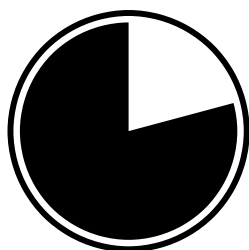
## Comprendre et agir sur la demande et les comportements (maîtriser)



Le premier vise à mieux comprendre les pratiques, usages et usagers afin d'agir sur la demande. Parce que ces actions sont encore trop peu développées dans le secteur des transports, ou très portées sur les solutions technologiques et modales, ce premier axe permettra de disposer des éléments pour accompagner l'évolution des comportements et des modes de vie. Il concerne les enjeux d'économie de ressources, de matériaux, de déplacements mais aussi d'espace et de temps (ex : réduire les distances). Il vise également une réduction des coûts liés aux déplacements, comme l'une des réponses aux enjeux de mobilité inclusive.

2

## Favoriser un report vers des modes plus économes et favorables à l'environnement (reporter)

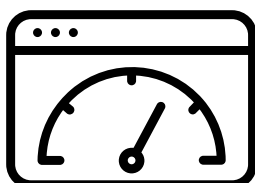


Même si les déplacements évitables sont limités, il n'en reste pas moins qu'un volume important persistera. L'épisode de la crise sanitaire l'a démontré : même avec une population confinée, les services essentiels de la nation ont engendré des déplacements encore nombreux, pour l'achat de matériaux, de nourriture, l'accès aux soins et aux services, ou encore pour se rendre au travail, pour les métiers essentiels.

Encourager le report modal en faveur de modes moins impactant pour l'environnement constitue donc également un axe stratégique. L'objectif est de développer la mobilité active et partagée ainsi que le report de la route et de l'air vers le fer, la mer et le fluvial pour les marchandises. Il s'agit également d'identifier et d'accompagner des leviers/solutions innovantes permettant de favoriser l'intermodalité et la multimodalité.

3

## Améliorer l'existant pour limiter son impact sur l'environnement (optimiser)



Dans le cas où le report modal semble impossible (efficacité coût / bénéfiques, limites opérationnelles, maturité des solutions...), la stratégie est portée sur l'amélioration de l'existant. Par l'organisation du système de transport ainsi que par le transfert vers de nouvelles technologies plus économes et moins carbonées.

C'est donc dans cet axe qu'apparaissent les carburants alternatifs ainsi que l'évaluation environnementale permettant de disposer d'éléments objectifs sur le choix et la pertinence des solutions à soutenir.

# Parole aux acteurs de l'écosystème

## **Pascal Bertaud CEREMA**

“À eux trois, l'ADEME, le CEREMA et la Banque des Territoires couvrent la totalité de l'écosystème national autour des mobilités, entre expertise et financements. Dans le futur, il sera nécessaire d'amener les collectivités à bâtir des projets globaux sur la mobilité, en mobilisant les expertises du CEREMA et de l'ADEME”.

## **Wilfried BRAUD C. Communes Erdre et Gesvres**

“L'ADEME est un vrai facilitateur, notamment via des outils comme la Fabrique des Mobilités. Elle pourrait jouer un rôle encore plus important pour apporter de l'ingénierie aux territoires, pour initier des nouveaux partenariats, et des coopérations entre tous les types de collectivités (des Communautés de communes jusqu'aux Régions)”.

## **Alain Grandjean FNH**

“Il s'agit pour l'ADEME d'occuper une position de tiers de confiance pour s'opposer aux lobbys. Il s'agit pour l'ADEME d'être innovante dans les recommandations formulées et d'aider à développer des innovations low tech. Il s'agit pour l'ADEME d'incarner une vision”.

## **Florence Gilbert Wimov**

“L'ADEME a un rôle de conseil, et doit renforcer sa position d'influenceur des politiques publiques. C'est un acteur de proximité, de cohérence entre les territoires. Il joue également un rôle pour informer et communiquer auprès du grand public. Il fédère les acteurs du territoire. L'ADEME pourrait accentuer son rôle d'hypervision en apportant une vision macro et transverse en tant qu'expert de la transition écologique des territoires et en utilisant les compétences et forces en place”.

## **Didier Houssin IFPEN**

“L'ADEME joue un rôle de financement des entreprises, qu'il s'agit de poursuivre. Il s'agit aussi pour l'ADEME de continuer à communiquer auprès du grand public. Il s'agit par ailleurs de renforcer des actions sur l'interaction entre infrastructure et modes de transports. Enfin, il est important de continuer à apporter une réflexion et une expertise sur les modes aériens et maritimes”.

## **Frederic Mazzella BlaBlacar**

“L'ADEME, je la vois aujourd'hui comme un accompagnateur, financeur d'innovations pour réduire nos consommations d'énergie. Cependant il y a encore trop de projets isolés qui “ré-inventent la roue” ou reproduisent des choses dont on sait qu'elles ne fonctionnent pas, et obtiennent quand même du financement. On ressent un besoin de “réfèrent” sur les méthodes qui fonctionnent. L'ADEME pourrait être ce réfèrent et permettre un transfert de connaissances et une centralisation des méthodes et technologies qui fonctionnent, pour faire gagner du temps et de l'argent à tout le monde !”

## **Du côté des collectivités...**

“L'ADEME a un rôle d'accompagnement utile, pour initier des partenariats, inciter en contactant les bons acteurs, à la bonne échelle. C'est un acteur qui a la possibilité de créer des espaces de discussion entre les 13 régions et les territoires ultra marins, les EPCI, notamment sur des sujets nationaux comme la LOM. Cette capacité de travail sur la coopération entre les différentes collectivités et l'État est essentielle. Le cofinancement est un dispositif à conserver. Il doit permettre le renforcement des stratégies locales, la création de postes au sein des collectivités (ex : conseiller mobilité) et l'investissement (ex : la création d'infrastructures pour le vélo). Enfin, il s'agit d'aller plus loin concernant l'évaluation des projets.”



# 2

## #1 MAÎTRISER

### Comprendre et agir sur la demande et les comportements

#### Constat

La demande de transports et de mobilité augmente, influencée par de nombreuses variables socio-économiques : PIB, prix du pétrole, taux de motorisation, vitesse moyenne, étalement urbain... Dans ce contexte, l'ADEME souhaite agir sur la demande.

Par ailleurs, la demande de mobilité et de transports de nos concitoyens est plurielle. Elle peut s'avérer subie, choisie ou encore induite par nos modes de vies. Pour y répondre, un très grand nombre d'acteurs publics et privés proposent des solutions. Le rôle de l'ADEME est d'identifier les déplacements les plus émetteurs de gaz à effet de serre et polluants mais aussi ceux pour lesquels elle pourrait apporter une valeur ajoutée et renforcer l'écosystème en place.

Le défi pour les années à venir sera de proposer des leviers d'actions pour maîtriser au mieux les différents besoins de mobilité et de transports, en s'appuyant notamment sur le management de la mobilité.

#### Volonté

La transition écologique et solidaire est souvent limitée à des évolutions technologiques, à des notions de progrès techniques permettant de répondre aux enjeux planétaires.

En réalité, l'équation est plus complexe et repose beaucoup sur l'évolution des comportements et des modes de vie.

Fort de ce constat, l'ADEME identifie la sobriété et la maîtrise de la demande comme un axe de travail pour parvenir à une transition écologique et solidaire réussie.

Parce qu'il touche nos modes de vie, nos organisations, ce pilier est difficile à adresser et long dans sa mise en œuvre. Par ailleurs, les effets qu'il produit ne sont pas forcément visibles instantanément car ils sont la conséquence d'un changement qui s'installe dans la durée.

Néanmoins, l'adaptation de nos comportements devant l'épisode de crise sanitaire du COVID 19 a démontré à la fois la capacité de résilience de nos sociétés devant une urgence commune et les bénéfices engendrés en un temps record sans avoir consenti à des investissements massifs. Cette période a aussi été l'occasion de nombreuses innovations techniques, scientifiques et sociales.

Pour ces raisons, l'ADEME positionne cet axe stratégique comme prioritaire lorsqu'il s'agit d'aborder la thématique Transports et Mobilité. Compte tenu de la complexité des écosystèmes à mobiliser, l'ADEME se positionne principalement comme facilitateur et agrégateur des connaissances ainsi qu'influenceur auprès des décideurs collectifs (État, collectivités et entreprises) et individuels (grand public). L'ADEME contribue aussi à produire des connaissances via la recherche (ex : Sciences Humaines et Sociales et mobilité).

Pour cela, l'ADEME identifie plusieurs chantiers prioritaires dans les trois années à venir, dont les cinq suivants sont une sélection non exhaustive :

- A Les déplacements du quotidien**
- B La mobilité inclusive**
- C La logistique (notamment urbaine)**
- D Le e-commerce (commerce électronique)**
- E Le tourisme (domestique et international)**



## Les déplacements du quotidien

Encourager des trajets du quotidien plus sobres pour l'environnement

C'est une thématique essentielle sur laquelle les marges de progrès en faveur de la transition écologique sont importantes. L'ADEME renforcera son rôle d'accompagnement aux changements de comportements en s'appuyant sur des expertises existantes dans l'écosystème et de nouveaux projets de recherche en sciences humaines et sociales.

Son expérience et son expertise sur le management de la mobilité permettront d'animer des relais auprès des AOM, prescripteurs de mobilités pour favoriser les changements de comportements collectifs avec plusieurs supports de communication. En tant qu'agrégateur de la connaissance, elle renforcera également sa stratégie partenariale au niveau national et local auprès des décideurs et prescripteurs.

Elle élargira également son champ d'action auprès des entreprises, dans leur rôle d'employeurs et donc de prescripteurs de mobilité. Dans son rôle de facilitateur, l'ADEME renforcera aussi les passerelles avec les métiers de l'urbanisme et de l'aménagement, notamment par un partage de connaissances et de bonnes pratiques.

Enfin, pour répondre à la forte attente exprimée lors de la concertation, l'ADEME se mobilisera comme "influenceur" au niveau national et local, avec l'ensemble de l'écosystème : associations, collectivités, administrations, services déconcentrés, AOM ...

Parmi les actions fortes de l'agence sur la période 2020-2023, il s'agira d'apporter une vision objective de la place du télétravail comme levier de la transition écologique. Un moyen dont les externalités restent à évaluer et quantifier mais dont les bénéfices pourraient s'avérer intéressants pour la relocalisation d'activités et la vitalité des territoires. La démobilité constitue une action essentielle sur les déplacements du quotidien.

### Cibles prioritaires identifiées

- les entreprises, organisations syndicales... notamment au travers des PDME (plans de mobilité employeurs),
- les actifs, en améliorant la connaissance concernant leurs déplacements, et en expérimentant des instruments numériques,
- les collectivités, notamment celles prenant la compétence mobilité (LOM), par un accompagnement en ingénierie, et méthodologie, en particulier dans les territoires hors zones denses.

### Exemples d'actions pour 2020-2023 :

- Étude télétravail,
- Boîte à outils plan de mobilité employeur (PDME),
- Challenge de la mobilité,
- Communauté conseillers de mobilité,
- AAP Territoires d'Expérimentation des Nouvelles Mobilités Durables (TENMOD),
- Programme CEE sur l'écomobilité scolaire,
- Appel à programme recherche SHS (sciences humaines et sociales),
- Observatoire des mobilités émergentes.

### Télétravail

Il transforme la mobilité : avec 18 % de nouveaux actifs télétravailleurs, une étude de l'ADEME démontre une économie de 3 300 tCO<sub>2</sub>/semaine.





## La mobilité inclusive

Tenir compte des publics fragiles pour une transition écologique juste et solidaire, tournée vers les territoires les moins denses

Il s'agit d'une thématique essentielle qui se renforce avec l'obligation donnée aux Départements et Régions d'établir un plan de mobilité solidaire pour chaque bassin de mobilité mais aussi dans un contexte de forte tension sociale ou la transition sera écologique et solidaire.

L'ADEME renforcera son niveau d'intervention auprès de ses partenaires comme le laboratoire de la mobilité inclusive, l'observatoire national de la précarité énergétique, des plateformes solidaires (ex: Wimoov) et des collectivités. Cela afin de participer à la construction de nouveaux outils, nouvelles méthodologies, d'accompagner les collectivités, les acteurs de l'économie sociale et solidaire et les employeurs à intégrer l'inclusion comme un déterminant des décisions prises.

En tant que facilitateur, l'ADEME travaillera sur des communs permettant de bâtir un socle de travail transversal autour de la démarche Territoire Mobilité Inclusive (TAMI).

### Cibles prioritaires identifiées

Les Conseils Départementaux, Régionaux. Ils auront un rôle essentiel pour intégrer le critère d'inclusion dans leurs politiques publiques de mobilités. Les Comités des Partenaires mentionnés dans la LOM seront certainement l'espace de travail adapté pour construire la mise en oeuvre des actions en faveur d'une mobilité pour tous : outils de diagnostic de précarité, portage des plateformes, guides, partages d'expérience, ingénierie pour collectivités...

La prise en compte des enjeux sociologiques et l'accompagnement du changement de comportements occupera une place importante et demandera à l'ADEME de s'appuyer sur des experts et compétences externes (ex : sociologie, psychologie du comportement...).

### Exemples d'actions pour 2020-2023 :

- démarche Territoire Mobilité Inclusive,
- cartographie des précarités,
- guide à destination des élus,
- étude sur le coût des mobilités,
- appels à projets territoriaux (TENMOD...)
- programmes CEE locaux (Wimoov, PENDAURA...).

### Les territoires

En zone peu dense, les offres de transports publics sont parfois insuffisantes pour permettre une desserte convenable des bassins de vie.







## La logistique (notamment urbaine)

Favoriser la proximité pour des déplacements moins impactants pour les territoires et plus favorables au transport combiné



### Dernier kilomètre

De nouveaux “engins légers” permettent de distribuer les marchandises à l’intérieur des zones urbaines, et limiter l’impact sur l’environnement.

Les modes de consommation évoluent entre retour à la proximité pour certains et maintien d’un attrait pour les géants de la distribution pour d’autres. À cela s’ajoute le phénomène des plateformes en ligne, qui ne se sont pas entièrement substituées aux commerces mais génèrent un volume de marchandises supplémentaire à déplacer. Dernier élément particulièrement impactant : les délais de livraison sont au cœur d’une compétition mondiale. La conséquence sur la chaîne de déplacement des marchandises est immense, bien que totalement invisible pour les clients finaux. Cela demande une réorganisation des pratiques et des métiers.

La logistique peut être un levier pour favoriser les proximités, les circuits courts, pour une maîtrise et régulation des flux sur le territoire et pour la prise en compte des nouveaux entrants. L’ADEME accompagne déjà des projets de logistique pour les sites isolés (territoires peu denses). Elle aide aussi les entreprises qui développent des dispositifs de livraison de proximité.

Mais elle ira plus loin, en renforçant son influence auprès des donneurs d’ordres qui ont un rôle sur les chaînes logistiques au niveau mondial.

Elle apportera également son expertise afin de les informer sur les impacts environnementaux des prestations de transports, de les encourager à mettre en œuvre des actions conduisant au report modal (axe 2) et à agir auprès de leurs

prestataires de transport sur l’amélioration des technologies véhicules (axe 3).

Enfin, elle renforcera son expertise à propos des lieux physiques de redistribution logistique et accompagnera le secteur pour favoriser le report modal en s’appuyant sur la réorganisation spatiale du domaine public (espaces de logistique urbaine, centre de distribution..).

### Cibles prioritaires identifiées

- donneurs d’ordres,
- collectivités locales en charge de mettre en place des chartes de logistique, zones faible émission (ZFE) et règlements de voirie...
- transporteurs et commissionnaires,
- associations usagers / commerçants,
- autorités organisatrices de mobilité

### Exemples d’actions pour 2020-2023 :

- programme CEE Interlud,
- programme Engagement volontaire pour l’environnement à destination des chargeurs, transporteurs et commissionnaires,
- “Écolabel” chaîne logistique portuaire,
- création de la “Fabrique de la Logistique”,
- participation à la construction du référentiel RSE logistique
- appels à projets recherche et innovation : circuits courts, numérique et cotransportage,
- accord cadre “France Logistique”.



## Le e-commerce (commerce électronique) Évaluer l'impact environnemental des mobilités qu'il induit et ses effets sur les modes de vie de proximité

La croissance du e-commerce se confirme. Elle s'inscrit dans un contexte de transformation de nos modes de vie, poussé par la présence du numérique dans nos décisions quotidiennes.

S'inscrivant dans une dynamique de sobriété et de consommation raisonnée, l'ADEME, en tant qu'acteur neutre, souhaite :

- renforcer son positionnement d'observateur afin de mieux comprendre les impacts du e-commerce,
- évaluer les déterminants responsables de ses externalités négatives,
- faire valoir des modèles vertueux de développement de la filière,
- influencer les choix stratégiques des acteurs de la filière,
- accompagner le grand public sur les comportements à adopter lors d'achats numériques.

Pour y parvenir, elle renforcera son positionnement comme influenceur et comme facilitateur des communautés d'acteurs qui s'engagent dans un développement compatible avec la transition écologique et solidaire.

Mais cette prise en considération ne pourra être uniquement volontariste et devra aussi s'appuyer sur des actions de coercition.

### Cibles prioritaires identifiées

- des acteurs aux impacts majeurs tels les e-commerçants,
- les entreprises du secteur et celles donneurs d'ordres ou intermédiaires,
- le législateur, en tant que régulateur,
- le grand public en tant que consommateur, notamment par le biais d'intermédiaires ou dispositions réglementaires, incitatives...

### Exemples d'actions pour 2020-2023 :

- définition des profils des e-consommateurs,
- guide sur les modes de vie,
- modélisation des flux : identification des déterminants,
- Incitations - contraintes indexées sur les externalités,
- optimisation des flux,
- enquêtes quantitatives et qualitatives,
- observatoire,
- appels à projets recherche et innovation...



### e-commerce

73 % des français en ont eu recours pendant le confinement dont 37 % pour la première fois. 2/3 affirment qu'ils poursuivront.





## Le tourisme (national et international)

Limitier l'impact des déplacements associés à la pratique touristique et promouvoir un tourisme plus durable et responsable

Le tourisme génère des déplacements importants (notamment en France, pays le plus visité au monde), en parallèle d'une croissance du secteur aérien fulgurante. Ce constat est incompatible avec les objectifs de réduction de GES.

Ainsi, l'ADEME renforcera ses connaissances sur l'évaluation de l'impact de la mobilité touristique et de ses externalités, afin de construire une série de recommandations associées.

Des travaux concernant la maîtrise de la demande du secteur seront également menés aux côtés des parties prenantes motivées pour explorer cette voie de la transition. Il sera étudié comment ré-interroger les objectifs de croissance du secteur tiré par le tourisme pour plus de sobriété et de proximité et s'appuyant sur les travaux de la mission interministérielle sur le tourisme durable.

Des actions fortes sur les ruptures technologiques de la filière seront aussi engagées (cf. axe 3), ainsi que des reports vers des modes de déplacements touristiques moins impactants précisés dans l'axe 2.

Les thématiques et échelles couvertes sont nombreuses : transformation du secteur de l'aérien, revitalisation des zones rurales, attractivité, consommation, économie...

### Secteur aérien

Jusqu'en 2020, l'avion était le mode de déplacement le plus largement plébiscité pour se rendre sur son lieu de vacances en Europe.

Disposant d'une présence nationale et locale, l'ADEME renforcera sa position d'agrégateur des connaissances et des communautés impliquées sur ces sujets. Elle renforcera son rôle d'influenceur. Plusieurs études et initiatives locales ont été lancées et démontrent l'important potentiel du tourisme local. Ex : "En Bretagne sans ma voiture", "la Loire à vélo", étude sur l'économie du vélo.

### Cibles prioritaires identifiées

- l'État dans son rôle d'investisseur et législateur,
- les Conseils Régionaux, dans leur rôle dans la dynamique touristique des territoires (via CRT),
- les acteurs du transport de longue distance (démarches d'engagements volontaires),
- le grand public, en tant que touriste potentiel, qu'il faudra outiller et informer sur les alternatives souhaitables et désirables.

### Exemples d'actions pour 2020-2023 :

- étude sur la maîtrise de la demande du secteur aérien,
- étude sur les mobilités touristiques - chiffrage des externalités pour région pilote et développement de méthodologie pour l'ensemble de la France,
- développement des monnaies vertes
- information GES / accompagnement des agences de voyages,
- création de compteur carbone individuel / par ménages.





# #2 REPORTER

## Favoriser les modes les plus économes et favorables à l'environnement

### Constat

Depuis 2012, le transport intérieur de voyageurs croît d'environ 1% chaque année. La part des différents modes reste quant à elle stable, avec un constat qui interroge : 80% des déplacements sont réalisés par la route, essentiellement avec une personne seule dans une voiture. Concernant le transport de marchandises, la part de la route représente désormais environ 89% du transport terrestre, celle du transport ferroviaire 9% et celle du transport fluvial 2%.

L'utilisation des modes alternatifs reste donc faible. Pourtant, la majeure partie des déplacements sont courts (ex : 25% des trajets en voiture font moins de 3 km) et surtout, les alternatives sont de plus en plus performantes : le vélo par exemple est le moyen de transport le plus rapide en secteur urbain, et les VAE permettent d'allonger largement les distances ; le transport combiné et le fluvial répondent parfaitement aux besoins de transports de marchandises réguliers.

Cette faible utilisation des modes alternatifs tient à la flexibilité et à la compétitivité du mode routier, à son accessibilité et à sa vitesse. Et il en va de même pour le transport de marchandises, alors même que ce dernier n'a pas forcément besoin de vitesse, mais plutôt de fiabilité et de régularité, et qu'il pourrait donc basculer massivement sur des modes plus vertueux (ex : le transport combiné).

Cette dominance du mode routier soulève des questions intrinsèques liées à l'épuisement des ressources, à la qualité de l'air, aux émissions de GES, à la congestion. Rappelons également que le constat est très hétérogène en fonction des territoires. La part modale du vélo est souvent en dessous de 2% en zone rurale ou périurbaine, alors qu'elle peut atteindre 10-15% à Strasbourg, Grenoble ou Bordeaux. Cette fracture territoriale concerne aussi les services de transports collectifs et de mobilité. Leur insuffisance dans les territoires peu denses est responsable d'un taux important de motorisation des ménages. Enfin, la crise sanitaire rappelle de façon brutale la fragilité de nos sociétés et notre manque d'anticipation, et soulève la question de nos vulnérabilités. Elle met en lumière le fait que

même si le transport est indispensable au fonctionnement de nos sociétés (notamment les marchandises), la démobilité est possible et les modes actifs (marche et vélo) sont parfois les plus résilients. Notre défi principal pour la période 2020-2023 sera de pérenniser ces transformations opérées en faveur des modes actifs.

### Volonté

L'ADEME souhaite occuper une place centrale dans la transition écologique du secteur des transports. En complément de l'approche technologique, elle s'impliquera sur la montée en puissance des alternatives, la levée des freins. Le recours aux modes et moyens alternatifs est un gage de sobriété. La multimodalité doit aussi être pensée en matière d'adaptation au changement climatique. C'est tout particulièrement le cas pour l'aménagement du territoire en faveur de ces alternatives au "tout-voiture".

Lever les barrières au développement des déplacements intermodaux requiert une compréhension de la situation actuelle, en termes d'acteurs, de techniques, de solutions innovantes et de territoires. Cela nécessite aussi de disposer d'une vision diachronique : appréhender le passé pour mieux comprendre le présent et modeler le futur. L'implication sur cet axe doit être envisagée dans une logique de foisonnement et une dynamique de réseau et doit aussi être traitée dans une approche systémique, intégrant les enjeux d'inclusion et d'évaluation environnementale présentée dans l'axe 3.

Pour cela, l'ADEME identifie plusieurs chantiers prioritaires dans les trois années à venir, dont les cinq suivants sont une sélection non exhaustive :

- A** Modes actifs
- B** Mobilité partagée
- C** Infrastructures d'intermodalité
- D** Transports routier et aérien
- E** Transports ferroviaire, fluvial et maritime



## Modes actifs

Faire des modes actifs le moyen de transport évident pour se déplacer et du vélo un moteur de la logistique

Vélo et marche occupent une place centrale dans les alternatives à l'automobile. Mais pour les promouvoir encore, il s'agit de sécuriser les modes actifs et d'acquérir plus de connaissances à leur propos : données fiables sur les modes, les usages, les filières industrielles et tertiaires, les écosystèmes et les modèles économiques. Ces données serviront de base pour identifier les leviers et freins au report modal et engager un plan d'actions.

Dans le cadre de ses missions de capitalisation, l'ADEME participe à l'expertise collective pour apporter une vision partagée sur la place des modes actifs et déploie des actions pour y parvenir.

Afin de mobiliser les acteurs, des partenariats nouveaux seront noués, d'autres renforcés (ex : CVTC, Vélo et Territoires, FUB, l'Heureux cyclage, Rue de l'Avenir, FFR...). Les acteurs économiques et les collectivités territoriales seront également ciblés particulièrement dans l'accompagnement de mise en place de politiques cyclables intégrées. Des communautés d'acteurs seront créées en s'appuyant sur les associations pour les animer et sur les écosystèmes en place pour les héberger (ex : Fabrique des Mobilités, Fabrique de la Logistique).

L'action de l'ADEME se concentrera sur des territoires prioritaires, en particulier ceux qui auront fait le choix de récupérer la compétence mobilité, (notamment hors métropoles) et concernera autant les déplacements du quotidien que les loisirs, le tourisme et le transport de marchandises.

Accompagner et conseiller les acteurs permettra ensuite de faciliter le passage à l'acte puis la généralisation. La mise à disposition d'outils d'aide à la décision, méthodologies, financements d'ingénierie territoriale ont déjà démontré la

capacité de mobilisation des territoires en faveur du vélo.

Il s'agira notamment d'accompagner les nouveaux usagers et les jeunes afin de développer une culture durable (ex : sensibilisation au vélo, benchmark des meilleures pratiques en matière de marche... ). Le "plan vélo" accompagne déjà le déploiement des infrastructures et itinéraires cyclables, la formation, le savoir rouler... l'ADEME sera aux côtés de ces acteurs.

Il s'agira aussi de contribuer à la mise en place de dispositifs d'incitation (ex : forfait mobilité, label écomobilité, label employeur pro-vélo) et de réglementations (ex : emport des vélos dans les trains, parking dans les gares...).

Enfin, l'ADEME participera auprès des chargeurs et professionnels de la logistique, au renforcement de la place du vélo comme moyen prioritaire de livraison du dernier kilomètre dans les centres urbains, zones à faibles émissions et s'inscrit dans les stratégies des acteurs de la filière : incitations, méthodologie, labels...

### Cibles prioritaires identifiées

- grand public (focus : les jeunes et actifs),
- collectivités (focus : territoires peu denses),
- opérateurs de service de mobilité et constructeurs (Engins de Déplacements Personnels et Vélo en Libre Service)
- entreprises de livraison,
- employeurs.

### Exemples d'actions pour 2020-2023 :

- label Villes Marchables,
- appels à projets Vélo & Territoires (accompagnement de schémas directeurs modes actifs, mise en place de services vélo et programmes d'animation),
- accompagnement programme CEE vélo : AVELO, COLIS ACTIV, ADMA.



### Cyclo-logistique

La livraison par des modes de déplacements actifs a vocation à se démocratiser sur de nombreux sites.



## Mobilité partagée

Accompagner le déploiement des transports publics, de l'autopartage, du covoiturage courte-distance et du cotransportage

Transports publics et mobilités partagées, notamment dans des logiques de multi/intermodalité, sont des leviers puissants face à l'autosolisme. La plupart des infrastructures sont existantes et disposent, dans certains territoires, d'un potentiel de développement par une meilleure utilisation et une optimisation dans l'usage.

Pour en tirer tous les avantages, il s'agira avant tout de continuer l'acquisition et la diffusion d'expertise, en s'appuyant sur la compétence et le savoir faire des autorités organisatrices, de leurs opérateurs de mobilité et des nouveaux entrants. Le besoin de cadrage, de structuration stratégique autour des enjeux de la transition écologique fait partie des actions majeures de l'ADEME auprès de ces derniers. Cela pourra se traduire par exemple par un baromètre des micromobilités, un observatoire de la gratuité, la qualification des usagers des services partagés...

Afin de mobiliser les acteurs, d'autres partenariats seront créés et renforcés avec les autorités organisatrices de mobilité, les organisations professionnelles et les associations notamment celles des acteurs de l'autopartage (AAA). À l'aide des structures "Fabrique de la Mobilité" et "Fabrique de la Logistique", l'ADEME accompagne la mise en place de communautés d'intérêts permettant de partager des communs et gagner en efficacité et en innovation.

L'ADEME capitalisera sur ces dynamiques déjà installées et pourra accompagner la formation de collectifs regroupant les acteurs du "mass transit" et les acteurs de la mobilité partagée afin de promouvoir une mobilité au plus près des besoins des usagers et répondant aux enjeux de la transition écologique et solidaire.

Afin d'accompagner et conseiller les acteurs, des guides seront élaborés (ex : aider les collectivités à développer le covoiturage) et des outils numériques développés (ex : preuve de covoiturage). Les programmes Certificats Économie d'Énergie (CEE), le fond mobilité et le Programme d'Investissements d'Avenir (PIA) seront mis à contribution pour aider à réaliser.

Enfin il s'agira de contribuer à la mise en place de dispositifs d'incitation et de réglementation afin de favoriser le report vers les modes partagés.

Un accès privilégié aux infrastructures, la tarification des transports selon la distance sont des pistes de travail qui feront partie d'études lancées par l'ADEME aux côtés de ses partenaires. Elle aura pour principal objectif de travailler sur l'émergence d'offres dans les zones peu denses.

### Cibles prioritaires identifiées

- l'État et ses services déconcentrés
- les autorités organisatrices et leurs représentants (ex : GART),
- les organisations professionnelles (ex : UTP, FNTV, REUNIR),
- les opérateurs de transports publics, d'autopartage, de court-voiturage,
- le grand public.

### Exemples d'actions pour 2020-2023 :

- observatoire de la gratuité des transports avec AGUR,
- participation active au plan national du covoiturage,
- développement du registre de covoiturage,
- développement outils éco calculateur,
- étude sur le cotransportage,
- enquête nationale autopartage,
- observatoire national du covoiturage.



### Sans station !

Désormais, la mobilité partagée se vit de plus en plus sans station, pour plus de simplicité et de liberté.





## Infrastructures d'intermodalité

Accompagner le développement de lieux et d'outils numériques (MaaS) permettant l'intermodalité

### Information voyageurs

L'information multimodale est un enjeu très important pour favoriser le report modal vers des solutions alternatives à l'automobile.



L'intermodalité se vit tant au niveau physique (pôles d'échange, gares, hubs...) que numérique (applications, Mobility As A Service...).

Elle s'appuiera essentiellement sur le numérique tant pour faciliter l'accès, l'efficacité mais aussi intégrer plus finement le besoin utilisateurs. Elle s'appuiera aussi sur des infrastructures adaptées aux territoires et intégrant cette nouvelle composante numérique.

L'ADEME renforcera son socle d'expertise concernant les briques technologiques du MaaS (mobility as a service) afin d'accompagner les collectivités et opérateurs à mutualiser leurs efforts en termes d'innovation et à favoriser les retours d'expériences.

L'ouverture des données, leur exposition sur un portail unique et la création d'outils d'informations réellement multimodaux participent également aux attentes des autorités organisatrices, car ils font partie intégrante de la LOM. Il s'agira donc pour l'ADEME d'accompagner leur mise en place en développant des communs replicables auprès des opérateurs de transports et AOM et en favorisant des expérimentations, autour de cas d'usage territoriaux (ex : Hubs de mobilité).

La mobilisation d'un large écosystème sera une condition de réussite et de passage à l'échelle du MaaS, via AOM, opérateurs, administrations et acteurs du numérique. Les communautés de la Fabrique des Mobilités seront mises à contribution pour travailler sur la création de communs tout comme le programme CEE "Mon Compte de Mobilité".

L'ADEME renforcera également son expertise à propos des lieux physiques d'interface comme par exemple les gares.

La tarification et la réglementation associées aux accès aux services et infrastructures font également partie de cet axe stratégique notamment afin d'orienter les investissements vers les infrastructures bas carbone.

Comme précisé dans l'axe 1.C, l'ADEME accompagnera également l'intermodalité concernant les marchandises (espaces de logistique urbaine, centres de distribution...).

### Cibles prioritaires identifiées

- État et service déconcentrés,
- collectivités et autorités organisatrices,
- opérateurs de transports publics et de services de mobilité,
- entreprises du numérique et startup,
- gestionnaires de gares.

### Exemples d'actions pour 2020-2023 :

- étude MaaS sur l'identification des communs
- appel à projet MaaS,
- projet "mon compte mobilité" (CEE),
- "hub de (dé)mobilité" avec la Fabrique des Mobilités,
- outil "je change ma mobilité",
- projets de recherche et d'innovation.



## Transports routier et aérien

Favoriser les modes de déplacements bas carbone

L'ADEME renforcera sa présence sur le sujet du transport par autocars, tout particulièrement les Services Librement Organisés (SLO) qui voient leur marché se stabiliser. Aux côtés de l'ART (Agence de Régulation du Transport), l'ADEME proposera une évaluation environnementale de ces services en s'appuyant sur des études pluripartenaires pour renforcer nos connaissances (traînées de condensation...) et identifier les effets générés d'un report vers d'autres modes comme le train pour les vols intérieurs.

En complément des actions envisagées dans l'axe 1 sur la maîtrise de la demande et dans l'axe 3 sur le plan technologique, il sera regardé ici les moyens pour permettre le report modal.

Dans la continuité de son rapport sur le bilan des émissions de gaz à effet de serre des plus importants aéroports français, elle s'intéressera aux stratégies permettant de réduire les émissions de GES du secteur aérien. Elle étudiera également particulièrement les conditions d'un report modal vers le train ou le bateau pour les vols domestiques (avec les acteurs de la filière) dans un contexte d'évolution et d'ouverture du secteur ferroviaire et de plan de transformation de grandes entreprises du secteur suite à l'épisode du COVID.

### Transport par autocars

Depuis l'ouverture du marché en 2015, ce mode de déplacement (cars SLO) se développe chaque année en grande partie pour des déplacements de longue distance.

Afin de mobiliser les acteurs, les partenariats avec l'ART ainsi qu'avec les opérateurs seront renforcés, tout comme la participation aux chantiers engagés par la filière.

L'ADEME envisage sa participation aux différents comités de pilotage des programmes CEE et une implication parmi les différents programmes en faveur de la transition énergétique.

Tout comme les autres sous-axes, des financements via les CEE, le fonds mobilité et le PIA permettront d'aider à réaliser et de prendre en charge des expérimentations, des études ou encore la construction d'outils à destination des acteurs des filières concernées (éco comparateur, info passager...).

L'ADEME interviendra également auprès du grand public dans ce domaine : des initiatives à l'étranger démontrent que sa capacité d'influencer est pertinente.

### Cibles prioritaires identifiées

- autocaristes,
- autorité organisatrices et collectivités,
- secteur aérien: compagnies aériennes, aéroport, Airbus, pôles de compétitivité, DGAC, DGEC, donneurs d'ordres,
- secteur ferroviaire : opérateurs, UIC, UTP...
- régulateurs des transports : ART.

### Exemples d'actions pour 2020-2023 :

- étude sur leviers d'actions pour neutralité carbone du secteur aérien,
- participation au COPIL du programme CEE EASEE concernant les aéroports métropolitains et outre-mer,
- coopération avec l'AFD sur le secteur aérien.







## Transports ferroviaire, maritime, fluvial

Aider au développement massif de ces modes de déplacements efficaces

Le ferroviaire, le maritime et le fluvial ont des bilan carbone très favorables. Pourtant, ils présentent encore des parts modales faibles. Il s'agit donc de porter un effort sur l'acquisition et la diffusion de données sur ces modes (ex : potentiel de cabotage maritime, trains de nuit...) afin d'évaluer leurs bénéfices environnementaux et les conditions opérationnelles de mise en œuvre. Pour le transport de marchandises, un observatoire du transport combiné sera créé rassemblant toutes les parties prenantes de la filière (opérateurs, transporteurs, donneurs d'ordre...) dans le but de piloter la mise en œuvre et le suivi d'indicateurs clés du marché du transport combiné.

Toujours dans le but de mobiliser les acteurs, des actions de coopération seront nouées avec le Cluster Maritime Français pour accompagner la filière maritime dans sa transition écologique. Des actions de communication et de sensibilisation seront à poursuivre auprès des entreprises utilisatrices de transports. L'information sur les impacts environnementaux permettra de sensibiliser le grand public afin de provoquer des changements de comportements.

Les acteurs de la filière maritime, ferroviaire et fluviale sont bien organisés et l'ADEME propose de s'appuyer sur les organisations professionnelles pour renforcer la place de la transition écologique dans leurs stratégies et une approche écosystémique en faveur du multimodal.

Afin d'accompagner les acteurs, les dispositifs d'engagement volontaire existants seront poursuivis (ex : programme Engagement Volontaire pour l'Environnement).

D'autres seront créés (ex : secteur fluvial). L'ADEME s'impliquera dans la mise en œuvre d'un label pour le transport maritime (partenariat Surfrider) et d'un écolabel des chaînes multimodales (Stratégie Nationale Portuaire) ou encore de la mise à jour de la base Carbone.

Afin de soutenir l'innovation et aider à réaliser, les programmes CEE (EVE, INTERLUD) ou des fiches standardisées (wagon autoroute ferroviaire, UTI Rail route) ainsi que le fonds mobilité et les Programmes d'Investissements d'Avenir (PIA) seront mobilisés pour faire émerger des innovations (ex: automatisation de manutention, outils d'aide à la décision au report modal).

Il s'agira aussi de réfléchir à des incitations ou des nouveaux types de financement pour faciliter l'émergence de nouvelles lignes et de nouveaux flux que ce soit pour le transport de marchandises ou de voyageurs (rail-route, fleuve-route, cabotage maritime).

### Cibles prioritaires identifiées

- filière ferroviaire : opérateurs, AO, fabricants,
- filière fluviale : VNF, opérateurs, collectivités et services déconcentrés de l'État,
- filière maritime : CMF, armateur, Surfrider, État et leurs services déconcentrés,
- grand public,
- donneurs d'ordre : chargeurs, commissionnaires.

### Exemples d'actions pour 2020-2023 :

- observatoire du transport combiné,
- partenariat filière : GNTC, SNCF, AFRA, UIC, ALSTOM, CMF...
- participation au CSF naval et ferroviaire,
- engagement volontaire Transport fluvial...

### Transport ferroviaire

Le train possède un bilan carbone très favorable et peut répondre à un grand nombre de besoins de déplacements.





# #3 AMELIORER

## Améliorer l'existant pour limiter son impact sur l'environnement

### Constat

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) fixe pour objectif la fin des ventes de voitures à énergies fossiles / carbonées d'ici 2040.

Plus spécifiquement, la stratégie nationale bas carbone, explicitée dans la stratégie de développement de la mobilité propre annexée à la PPE, met en évidence le déploiement de véhicules bas carbone comme l'un des leviers majeurs pour parvenir aux objectifs de neutralité carbone à l'horizon 2050. Cinq champs d'action sont envisagés pour mener à bien la transition parmi lesquels "le développement des véhicules à faibles émissions et le déploiement des infrastructures permettant leur alimentation en carburant". Ces stratégies alimentent notamment le cadre d'action national pour le développement du marché relatif aux carburants alternatifs et le déploiement des infrastructures correspondantes. La plupart des plans, cadres, lois s'accompagnent d'objectifs chiffrés. Pour la France, les objectifs fixés sont ambitieux et demandent une accélération du déploiement des technologies peu carbonées. Plusieurs territoires sont actuellement en contentieux avec l'UE sur les concentrations de NO<sub>2</sub> et/ou de particules. Cette diminution des émissions polluantes est opérée par le renouvellement du parc et l'intégration des carburants alternatifs qui s'ajoute à la diminution des trafics via le report modal (axe 2) ou la mise en place de restrictions de circulation (ZFE).

Mais entre les ambitions affichées, les mesures à mettre en place pour suivre la trajectoire prospective et l'état d'avancement du secteur du transport et de la mobilité en termes d'optimisation des technologies et des organisations logistiques, un écart inquiétant semble se creuser. La réalité montre des dynamiques industrielles en place mais manquant de complémentarité. Les initiatives territoriales en termes de déploiement des carburants alternatifs aux énergies fossiles sont hétérogènes par manque d'informations et de positionnement. L'enjeu des années à venir sera d'inscrire dans les politiques publiques locales et nationales les moyens d'atteindre ces objectifs ambitieux.

### Volonté

La transformation du parc de véhicules actuels vers des véhicules à faibles émissions de CO<sub>2</sub> est primordiale pour atteindre les objectifs de neutralité carbone. La réglementation européenne impose aux constructeurs automobiles d'atteindre le seuil de 95g de CO<sub>2</sub> / km d'ici 2021 pour les voitures particulières. Pour autant, les émissions de CO<sub>2</sub> des voitures neuves ont augmenté au cours des deux dernières années avec la chute de la part des moteurs diesel et l'augmentation de celle des SUV.

Concernant les véhicules lourds, des objectifs de 100% de renouvellement par des autobus faibles émissions d'ici 2025 ont été fixés. L'arrivée d'une nouvelle norme Euro 7/VII fixe de nouvelles exigences sur les polluants réglementés, prend en compte de nouveaux polluants et intègre des mesures, en conditions réelles, des émissions de véhicules. Couplée à de nouvelles contraintes sur les GES, cette réglementation va induire un changement de contexte en faveur de l'émergence des carburants alternatifs. De premiers signaux sont déjà observables sur l'électrification des véhicules légers.

Il s'agit donc de disposer de connaissances pour associer, à un usage la solution la plus favorable à l'environnement et accompagner acquéreurs, constructeurs, collectivités pour accélérer cette transition vers des technologies bas carbone et moins polluantes. Enfin, améliorer l'existant se fera aussi sur les flux : optimisation des tonnes de marchandises transportées, augmentation du taux de remplissage...

Pour cela, l'ADEME identifie plusieurs chantiers prioritaires dans les trois années à venir, dont les quatre suivants sont une sélection non exhaustive :

- A** L'optimisation des systèmes de transports
- B** Les évolutions technologiques
- C** L'évaluation environnementale
- D** Mesures régulatrices et incitations



## L'optimisation des systèmes de transports

### Optimiser les flux de transports voyageurs et marchandises

De nombreux systèmes de transports sont déjà installés et opérationnels, qu'ils concernent la mobilité de voyageurs ou de marchandises. Néanmoins, des améliorations organisationnelles importantes restent encore à mener pour optimiser les flux.

Du côté des transports de voyageurs, cela concerne l'optimisation des remplissages des différentes offres, qu'elles concernent des dispositifs de mass transit (ex : RER / Train), des offres plus adaptées à des territoires moins denses (ex : transport à la demande) ou encore les nouveaux services de mobilité, dans une vocation de rabattement. En ce qui concerne le transport de marchandises, ce sont les taux de remplissage des véhicules et la gestion des flottes qui pourraient être optimisés.

La capacité à capter de la donnée et à l'analyser est un sujet prioritaire, tout particulièrement sur les usages. En ce sens, l'ADEME accompagnera le déploiement de dispositifs numériques permettant d'optimiser les moyens et améliorer la gestion des flux passagers et marchandises :

via des expérimentations, financements d'études et de projets et animation de communautés d'intérêts tout particulièrement en lien avec celles mentionnées à l'axe 2.

L'ADEME accompagnera également la mise en oeuvre d'indicateurs environnementaux afin d'orienter les campagnes d'optimisation de gestion des flux, notamment aux côtés de l'ART (Autorité de régulation des transports).

#### Cibles prioritaires identifiées

- collectivités territoriales,
- autorités organisatrices de la mobilité,
- chargeurs, entreprises de transports,
- régulateur ART.

#### Exemples d'actions pour 2020-2023 :

- guide méthodologique pour décideurs publics et privés,
- outils d'aide à la décision sur optimisation et gestion de Flotte : généralisation de Mobilipro,
- plateforme d'échange de données pour les acteurs du transport routier de marchandises.

#### L'optimisation des offres

Le taux de remplissage des différentes offres de transports est un indicateur de performance important pour les réseaux.





## Evolutions technologiques

Au service d'une mobilité décarbonée et moins polluante

Les technologies peuvent accompagner la baisse des émissions pour une société décarbonée et moins polluante. C'est pourquoi l'ADEME renforcera sa présence déjà importante sur ce sujet. Elle poursuivra son soutien à la R&D afin d'acquérir les connaissances nécessaires à l'établissement d'un positionnement explicite sur le potentiel des filières de véhicules à carburants alternatifs en fonction de leurs usages, des évolutions technologiques et de leurs impacts sur l'environnement.

L'ADEME poursuivra et amplifiera également ses actions auprès des collectivités, des entreprises ainsi que du grand public. Ils sont des acteurs majeurs pour favoriser l'essor des carburants alternatifs et de l'électromobilité. Parmi ces actions, il s'agira de mettre à disposition des outils d'aide à la décision pour la construction de stratégies, de schémas directeurs ; des guides pédagogiques et un état de l'art des technologies disponibles.

L'ADEME est fortement présente sur le champ des technologies de transports dans un écosystème soumis à d'importants lobbys. À l'étranger, des entités telle qu'ICCT ont démontré leur capacité à impacter les systèmes d'acteurs au niveau mondial et participer à l'essor de politiques en faveur d'une ambition plus importante pour l'environnement.

L'ADEME devra renforcer son influence et nouer des partenariats stratégiques pour diffuser son expertise, partager les recommandations issues de ses nombreuses expériences terrain ou études. Le renforcement des partenariats avec les organisations environnementales et les filières professionnelles du secteur seront des pistes à renforcer.

### Cibles prioritaires identifiées

- État
- collectivités locales
- laboratoires et académiques
- acteurs économiques : OEM, professionnels

### Exemples d'actions pour 2020-2023 :

- appels à projets en faveur des carburants alternatifs : H2, électricité, BioGNV,
- appel à projets recherche
- innovation dans les Programmes d'investissement d'Avenir
- étude prospective sur les biocarburants 2050,
- plateforme Bus électrique,
- Programme CEE ADVENIR,
- Programme d'Investissements d'Avenir,
- Notes d'expertises : carburants, émissions de polluants, climatisation, recharge intelligente,
- études de la pertinence filière BioGNV aux Antilles-Guyane.



### Fin du fossile

Des recherches importantes sont menées pour proposer les meilleurs mix énergétiques, adaptés à chaque mode de transports.





## L'évaluation environnementale

Utiliser l'impact environnemental comme critère prioritaire pour définir les choix en termes de mobilités

Les enseignements tirés des évaluations environnementales permettent d'objectiver les discussions et nourrir les décideurs d'informations clés pour pousser vers les solutions de transports et mobilité les plus favorables à l'environnement. Ils sont également un levier pour permettre à l'ADEME d'influencer la construction de politiques publiques sur le sujet, en mettant à disposition des informations claires, accessibles et objectives sur l'impact sur l'environnement, des choix et des solutions de transport.

L'ADEME dispose d'une légitimité et d'une importante expertise sur le sujet de l'évaluation environnementale. Par ailleurs, lors des différentes séquences de concertation, les partenaires ont précisé que l'ADEME est très attendue sur le sujet.

Spécifiquement, les enjeux de la transition écologique nécessitent toujours des investissements importants pour les systèmes de transports et mobilité. Les décisions d'investissements publics et privés nécessitent d'intégrer des considérations environnementales sur lesquelles l'ADEME pourra apporter des réflexions méthodologiques sur ce qui constitue des financements durables des systèmes de transports.

C'est pourquoi, elle renforcera sa présence sur ce champ. Elle amplifiera également son rayon d'action en utilisant bien plus que le levier du changement climatique :

- impacts sanitaires liés à la qualité de l'air,
- épuisement des ressources,
- économie circulaire,
- limitation de l'étalement urbain,
- artificialisation des sols,
- monétarisation des externalités...

Ce champ sera étudié de façon particulièrement transversale au sein de l'ADEME.

### Cibles prioritaires identifiées

- Commission Européenne,
- décideurs nationaux et locaux,
- prescripteurs,
- entreprises.

### Exemples d'actions pour 2020-2023

- E4T 2040 : vision prospective qui compare les carburants alternatifs par segments sur le plan écologique et économique,
- ACV Trottinette électrique et VAE,
- évaluation des externalités des déplacements Touristiques,
- critères écologiques sur la taxonomie du secteur des transports,
- évaluation environnementale sur le retrofit électrique.

### Institutions européennes

L'échelon européen est stratégique pour promouvoir des politiques publiques en faveur de la transition écologique et solidaire.





## Mesures régulatrices et incitations

Accentuer le rôle d'acteur national neutre et influencer les politiques publiques à l'échelle européenne

Les contextes national et européen seront déterminants. Le calendrier politique national est dense : élections régionales en 2021, présidentielles en 2022. Le calendrier européen tout autant puisque 2020 est l'année de la publication de la stratégie Transport durable. S'y ajoutent l'actualisation de la directive en faveur des carburants alternatifs, la nouvelle norme Euro 7/VII, la nouvelle Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC), les Programmations Pluriannuelles de l'Énergie (PPE), et enfin la mise en œuvre de plusieurs textes réglementaires de la LOM. Tout cela va occuper l'ensemble des acteurs impliqués.

L'ADEME doit peser dans l'ensemble de ces dynamiques. Elle est un acteur neutre capable de fournir aux décideurs européens, nationaux et locaux des éléments techniques permettant de soutenir des mesures en faveur de la transition écologique : adopter une démarche Analyse de Cycle de Vie (ACV) dans les mécanismes de soutien aux véhicules, zone de pertinence d'implantation des carburants alternatifs, constructions de mécanismes fiscaux en faveur d'une finance verte et ses critères d'indexation ...

Pour cela, l'ADEME s'appuiera sur la filière et plusieurs partenaires comme les organisations environnementales pour construire des éléments à destination des collectivités territoriales, de l'État et de la Commission.

Dans son rôle d'accompagnement des politiques publiques, l'ADEME apportera son conseil et des propositions nouvelles qui incitent au report vers les modes de transports émergents et favorables à l'environnement, des dispositifs qui incitent à des changements de comportements et des mesures coercitives qui encouragent les acteurs à décarboner leurs activités, à contraindre les solutions les plus impactantes sur l'environnement.

### Cibles prioritaires identifiées

- décideurs européens, nationaux et locaux,
- associations.

### Exemples d'actions pour 2020-2023 :

- propositions en faveur du développement des carburants alternatifs : évolution du bonus/malus et indexation puissance massique,
- fiscalité sur le secteur de l'aérien,
- finance verte,
- monétarisation des externalités,
- mesures coercitives portées par la collectivité.

### Institutions publiques

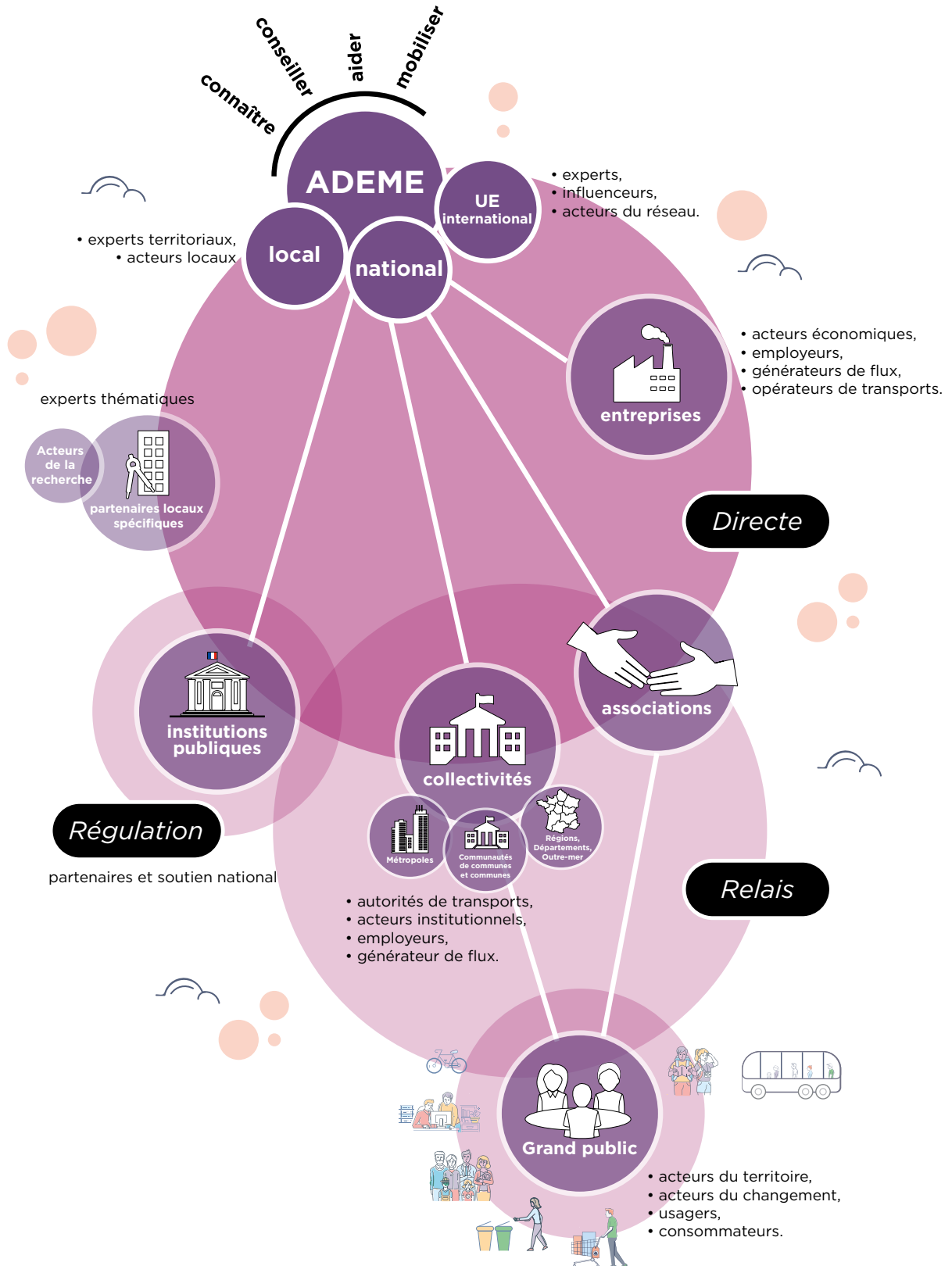
Un travail de collaboration important sera également à réaliser avec les collectivités locales, présentes sur le terrain.



# 3

## Un écosystème aux acteurs, rôles et interactions multiples

L'ADEME **interagit** au quotidien avec de très nombreux acteurs. Certains sont des cibles directes (leur actions impactent directement l'environnement), d'autres des relais (ils accompagnent et aident à la décision). Parfois ils peuvent être les deux. Ils sont tous des **partenaires** de l'ADEME dans la transition écologique et solidaire.





# Entre dynamiques partenariales et influence

C

## Connaître

L'ADEME participe à la constitution et à l'animation de systèmes d'observation pour mieux connaître l'évolution des filières. Elle assure également la construction d'une expertise grâce à la capitalisation des connaissances sur plusieurs secteurs bien précis.

M

## Mobiliser et convaincre

Parce que l'information et la sensibilisation des publics sont des conditions essentielles de réussite des politiques environnementales, l'ADEME met en œuvre des campagnes de communication pour faire évoluer les mentalités, les comportements et les actes d'achat et d'investissement.

C

## Conseiller

L'ADEME assure un rôle de conseil pour orienter les choix des acteurs socio-économiques et élabore des outils et méthodes adaptés à leurs attentes. La diffusion par des relais de qualité est une composante majeure de la mise à disposition de son expertise.

A

## Aider (à réaliser)

L'ADEME déploie des dispositifs de soutien financier gradués et favorise la mise en œuvre de références régionales et nationales. Elle participe également au financement de la recherche et de l'innovation.

I

## Influencer et jouer collectif

L'ADEME doit porter sa vision et son anticipation auprès des décideurs publics et privés en s'appuyant sur son expertise et sa vision intégrée de la mobilité et du transport. C'est un mode d'action particulièrement mis en avant lors de l'ensemble des phases de concertation ayant servi à construire cette stratégie.

Elle souhaite créer et maintenir une réflexion collective : d'une part auprès des décideurs politiques locaux et nationaux ; d'autre part, au contact d'intellectuels et d'influenceurs. C'est une communauté ouverte, hétérogène et agile qu'elle souhaite activer.

Elle souhaite faire de la co-production une évidence en systématisant la construction avec toutes les parties prenantes des différents projets et en partageant bonnes et mauvaises expériences.

Elle désire basculer d'une culture des process à une culture des idées, en provoquant des échanges interculturels, intergénérationnels, inter-métiers afin de favoriser l'émergence d'idées neuves. Cela passera notamment par une multiplication des communautés d'intérêts, des ateliers, journées d'échanges avec l'externe.

Enfin, pour gagner en visibilité, l'ADEME devra construire et partager sa propre représentation du monde sur le sujet du transport et de la mobilité. C'est un exercice qui s'opère à horizon 2050 avec une vision multiscale entre le niveau local, régional, national et européen.

# Un dispositif de suivi et d'évaluation continu

## Un processus co-construit

Définir en amont d'un projet une méthode d'évaluation et de suivi est toujours un exercice complexe. Voilà pourquoi il est proposé de définir dès à présent **quelques indicateurs illustratifs** puis de les co-construire avec l'ensemble des acteurs concernés au fur et à mesure des différents projets.

# 1

## Maîtriser

- atteindre une stagnation des émissions des GES du secteur aérien sur les vols domestiques,
- passer de 3% à 10% des actifs réalisant au moins un jour de télétravail par semaine,
- réduire les délais de déplacements domicile - travail aux chiffres de 1990,
- développer les commerces de proximité par une augmentation des parts d'achats dans des commerces de proximité,
- augmenter le nombre de territoires ayant mis en place un plan de mobilité solidaire,
- atteindre 1 000 entreprises du transport routier mettant en place des actions en faveur de la transition écologique,
- atteindre 50 collectivités mettant en place des organisations logistiques durables...

# 2

## Reporter

- tripler la part modale du vélo pour les déplacements quotidiens d'ici 2024,
- multiplier le nombre de km d'itinéraires cyclables par 2 d'ici 2024,
- atteindre 400 territoires peu denses et villes moyennes ayant développé un schéma directeur cyclable,
- encourager plus de 200 entreprises du transport de marchandises à intégrer le vélo pour la livraison du dernier km,
- développer la démarche "COMOBI" sur 4 nouveaux territoires en faveur du covoiturage solidaire,
- dépasser 100 millions de trajets par covoiturage dans le registre de preuve de covoiturage,
- reporter 10% des tonnes de marchandises.km sur le réseau ferroviaire et fluvial en 10 ans...
- apprentissage du vélo "savoir rouler".

# 3

## Améliorer

- atteindre a minima les objectifs européens d'une moyenne des véhicules neufs vendus de 95gCO<sub>2</sub>/km à partir de 2021,
- dépasser plus de 5% des véhicules particuliers neufs vendus électrique,
- atteindre l'objectif réglementaire de 100% des renouvellements des bus à faibles émissions d'ici 2025,
- atteindre 100 000 IRVE installées en 2021,
- réduire le nombre de SUV parmi les véhicules neufs vendus,
- construire une fiscalité sur les transports et la mobilité tenant compte de leurs impacts environnementaux.



## Communauté d'experts

L'ADEME propose la mise en place d'une communauté d'experts externes à l'Agence qui pourront se réunir de manière régulière afin de suivre les différentes avancées du plan stratégique.

# Conclusion



## Saisir les opportunités

L'année 2020 aura rendu d'autant plus visible l'urgence climatique, sociale et sanitaire. Avec le COVID-19, nos sociétés ont dû faire face à des situations très particulières et réagir rapidement. Cela a entraîné de profonds changements dans les comportements, les décisions politiques et les orientations. De nombreuses initiatives ont permis de montrer qu'un monde compatible avec les défis environnementaux était possible. Parmi elles, citons le recours aux circuits de proximité, l'installation du télétravail, le développement des réseaux de solidarité, l'accélération dans l'usage du vélo, la rationalisation de certaines lignes aériennes, la relocalisation d'activités, la mise en avant de critères d'éco-conditionnalité dans la relance de l'automobile...

L'ADEME doit accompagner la pérennisation de ces transformations positives tout en étant vigilante, pour en éviter d'autres, plus néfastes : délaissement des transports collectifs, effets rebonds du télétravail, hégémonie des plateformes de e-commerce, ou renforcement du tout voiture.

## Fixer un cadre clair

La dynamique est donc belle et bien engagée. L'objectif de la stratégie transports et mobilité est de l'inscrire

dans un cadre clair et compréhensible afin que chaque acteur du secteur puisse s'y retrouver et s'identifier facilement.

Les axes qui serviront de guide à l'ADEME dans les trois prochaines années concernant les transports et la mobilité - maîtriser, reporter, éviter - doivent permettre à tous les acteurs de s'engager dans la transition écologique et solidaire. Bien sûr, ces trois piliers sont complémentaires et nécessaires pour parvenir à atteindre les objectifs de neutralité carbone à horizon 2050 tout en assurant justice sociale et bien-être de notre société.

## Jouer collectif

Pour la mise en œuvre de la stratégie, l'ADEME s'appuiera sur des communautés ouvertes, des collectifs de travail au plus près des collectivités, des entreprises et des associations. Elle se donne comme défi de suivre, partager et évaluer les avancées de cette stratégie avec l'ensemble de ces partenaires dans le cadre d'un rendez-vous annuel. Ces temps d'échanges seront à la fois l'occasion de capitaliser de la nouvelle ressource, nourrir l'expertise collective, celle de l'agence et d'identifier l'évolution et l'adaptation de nos actions auprès de nos cibles toujours dans l'objectif de réduire les impacts du transport sur l'environnement.



## L'ADEME EN BREF

À l'ADEME – l'Agence de la transition écologique – nous sommes résolument engagés dans la lutte contre le réchauffement climatique et la dégradation des ressources.

**Sur tous les fronts**, nous mobilisons les citoyens, les acteurs économiques et les territoires, leur donnons les moyens de progresser vers une société économe en ressources, plus sobre en carbone, plus juste et harmonieuse.

**Dans tous les domaines** - énergie, air, économie circulaire, alimentation, déchets, sols, etc., nous conseillons, facilitons et aidons au financement de nombreux projets, de la recherche jusqu'au partage des solutions.

**À tous les niveaux**, nous mettons nos capacités d'expertise et de prospective au service des politiques publiques.

L'ADEME est un établissement public sous la tutelle du ministère de la Transition écologique et du ministère de l'Enseignement supérieur, de la Recherche et de l'Innovation.

## TRANSPORTS ET MOBILITÉ 2020 - 2023 - LA STRATÉGIE

La stratégie que vous vous apprêtez à lire tente de répondre à trois défis :

- Créer de la cohérence au sein de l'ADEME, à partir d'une vision partagée de la stratégie transports et mobilité,
- Mobiliser l'intelligence collective au sein de l'ADEME mais surtout avec tous les acteurs qui travaillent sur des sujets touchant aux transports et à la mobilité,
- Prioriser et faire des choix portés par la recherche de performance et d'impact dans le but de massifier des changements effectifs et durables de comportements.

