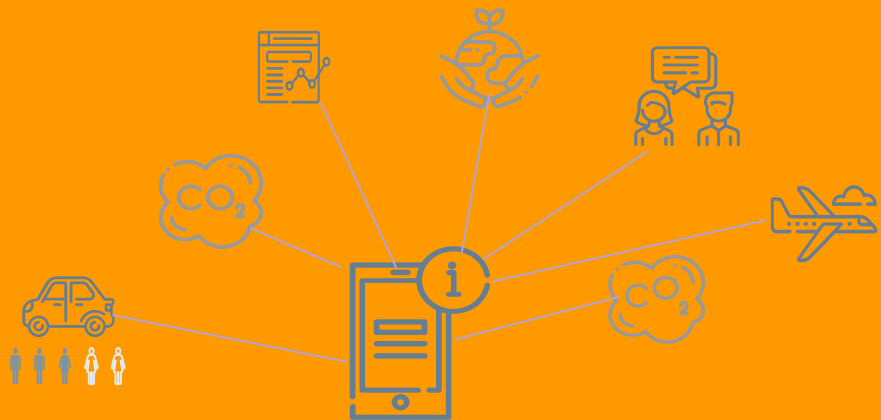


Université
Paris Cité

Présentation du projet quota carbone appliqué à la mobilité 2021-2022

Réflexions sur la mise en place et l'évaluation d'une expérimentation à échelle locale



Expérimentation locale de quotas carbone

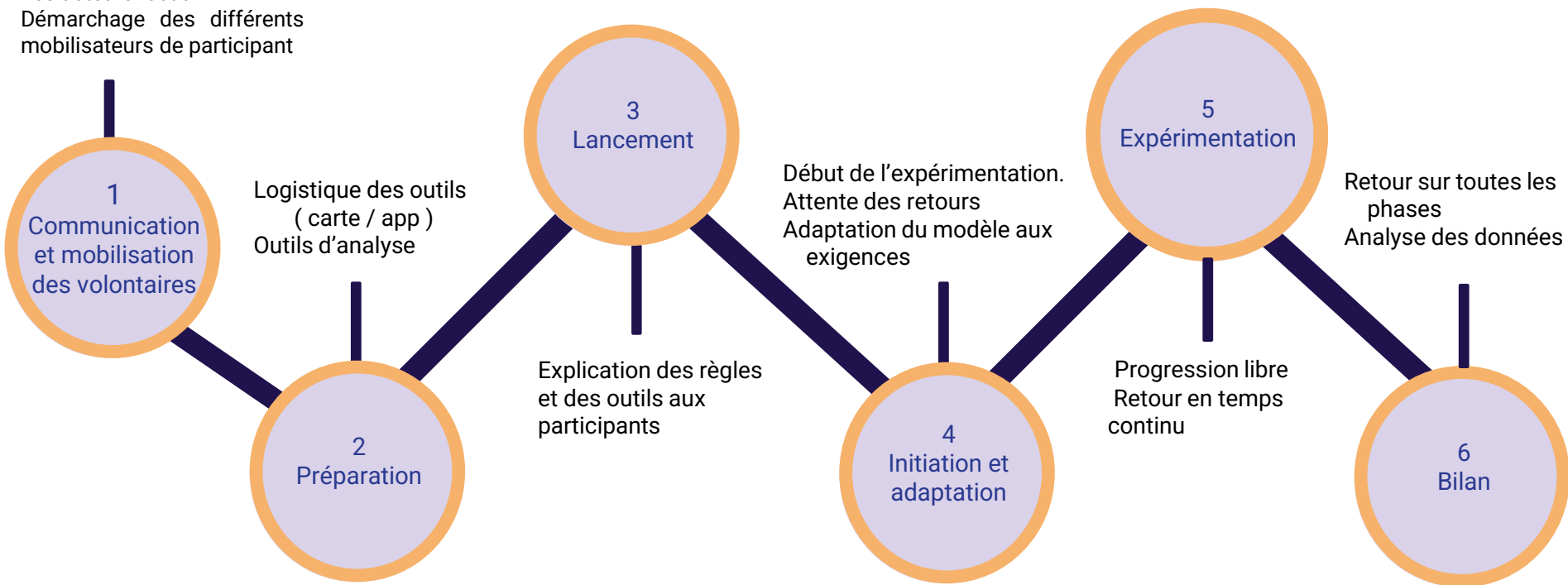
La conception et mise en place d'une expérimentation

II. Expérimentation locale de quotas carbone

A. La conception et mise en place

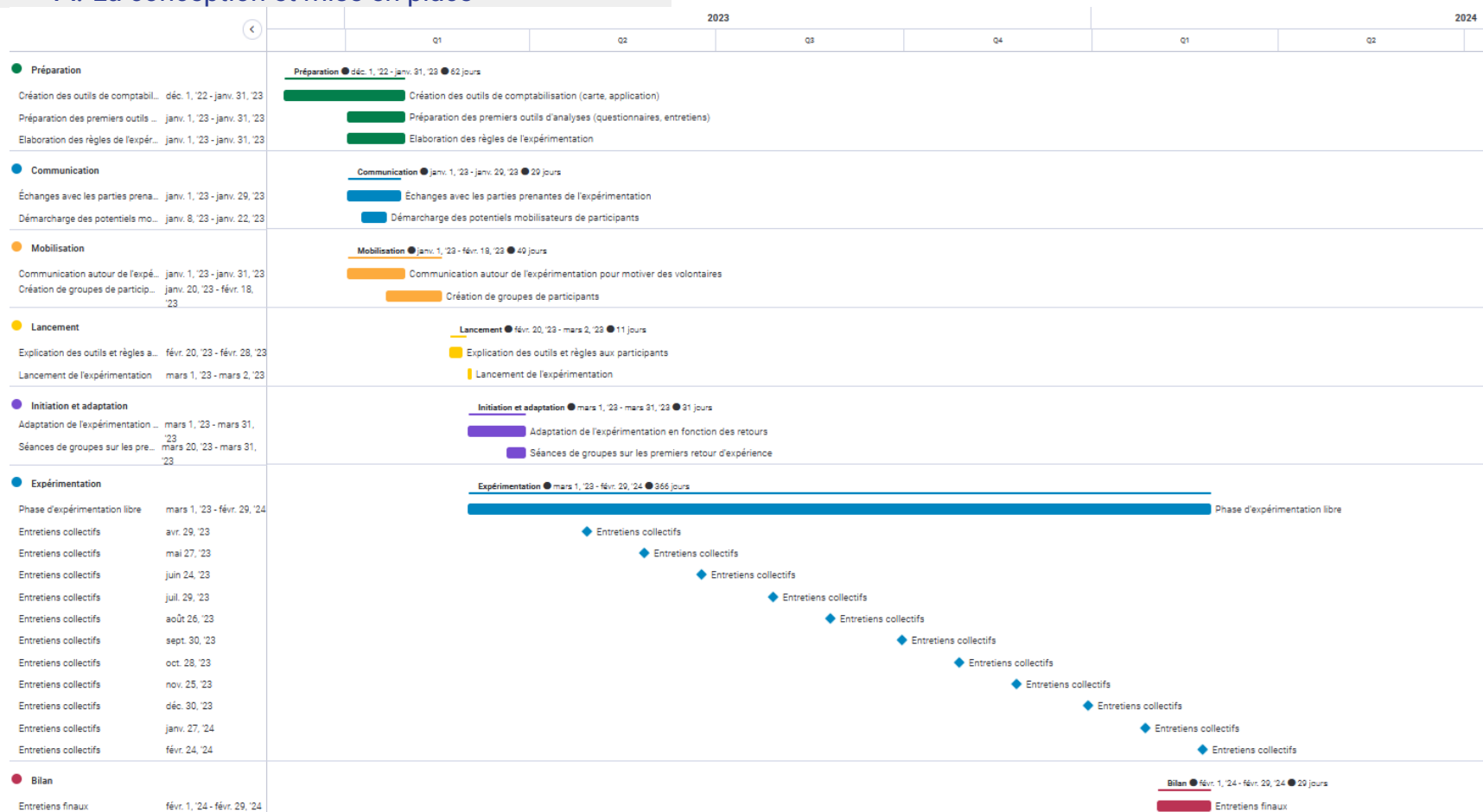
Les phases de l'expérimentation

Parties prenantes
Les acteurs locaux
Démarchage des différents
mobilisateurs de participant



II. Expérimentation locale de quotas carbone

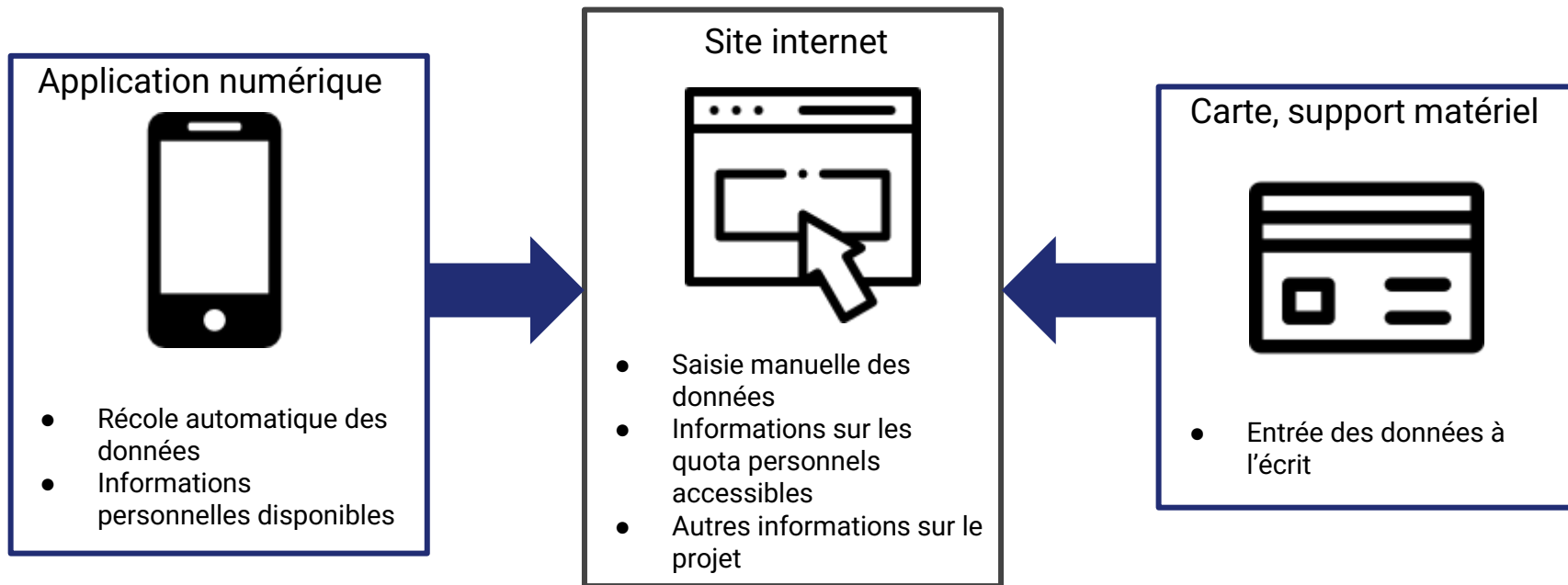
A. La conception et mise en place



II. Expérimentation locale de quotas carbone

A. La conception et mise en place

- **L'outil de comptabilisation des quotas**



II. Expérimentation locale de quotas carbone

A. La conception et mise en place

- **Les indicateurs de réussite du projets** 


Quantitatifs

Bilan Carbone kg eq CO2/km

Nombre de personnes impliquées dans le projet

Emissions potentiellement évitées et analyse approfondie du dépassement du quota, le cas échéant.

Qualitatifs

Suivi de l'évolution des ressentis vis-à-vis des enjeux 

Critères d'évaluation socio-économiques

Changement du mode de mobilité

II. Expérimentation locale de quotas carbone

A. La conception et mise en place

- **Bourse ou caisse du carbone**

- ❖ Quelle limite de quota en tout ?



Du fait de son caractère volontaire et non contraignant, il n'y aura pas de limite à l'attribution d'un quota carbone supplémentaire dans l'expérimentation.

⇒ Ne s'applique pas à grande échelle.

- ❖ Comment gérer le besoin de quota supplémentaire ?



Pas de sanction, un entretien proposé mais pas de mesure contraignante. Cela inciterait plus fortement aux comportements de détournement.

⇒ Ne s'applique pas à grande échelle.

II. Expérimentation locale de quotas carbone

A. La conception et mise en place



• Les participants à l'expérimentation



Population cible

Un échantillon de volontaires assez grand

Profils socio-économiques variés
(niveau de conscience des enjeux climatiques, revenus , mode de vie, niveau d'études etc..)

Âge

20-35

36-45

46-70



Evolution des ressentis et changement de pratiques habituelles des participants différents vis-à-vis de l'expérimentation

Booster les échanges de groupe et le partage entre participants.

Les participants seront accompagnés par des réunions de formations et de sensibilisation et suivis fréquemment à travers des entretiens, des questionnaires en vue de bien les guider.



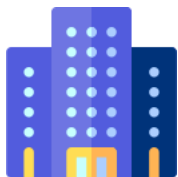
II. Expérimentation locale de quotas carbone

A. La conception et mise en place



• Les participants à l'expérimentation

❖ Où trouver des volontaires ?



Sites d'entreprise



Commerces centraux
et périphériques



Structures administratives
et associatives



Lieux publics, zones
spécifiques

❖ Comment motiver des volontaires ?



Incitations financières



Jeux sociaux



Système de défis
Récompenses

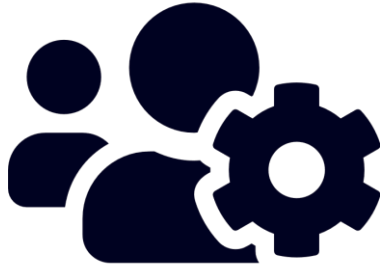


Intérêt pour le cadre de
vie et l'urbanisme

⇒ Faire adhérer les participants aux enjeux écologiques et sociaux des quotas carbone avant tout

- **Les participants à l'expérimentation**

- ❖ Comment mesurer le ressenti et suivre les activités des participants ?



1. S'appuyer sur une enquête de valeurs pour créer des entretiens directifs ou semi-directifs
2. Appels hebdomadaires ou mensuels pour entretiens individuels
3. Entretiens collectifs semi-directifs
4. Questionnaire *via* l'application mobile ou le site internet
5. Réunions et discussions de groupes entre participants
6. Sessions de partage et d'échange entre participants en ligne ou en présentiel

II. Expérimentation locale de quotas carbone

A. La conception et mise en place

• Les participants à l'expérimentation

Suite Profil 3 : SYLVAIN (perso)

Sylvain

Il utilise beaucoup sa voiture pour ses déplacements personnels.



6,5L/100km

Trajets domicile-travail :

40 de ses 80km quotidiens ne sont pas couverts par l'entreprise soit 9 120 km annuels.

⇒ **1,352 tCO₂**

Trajets réguliers (première nécessité + loisirs) :

Environ 1000 km annuels pour les premières nécessités et 200 km pour les loisirs et la famille.

⇒ **0,445 tCO₂**

Vacances :

En moyenne, 2000 km pour les vacances.

⇒ **0,296 tCO₂**

Avion :

Parfois à l'international (non-rationné) mais jamais au national

⇒ **0 t CO₂**



Ville : Villiers-le-Mahieu
(117,3 hab/km²)

Critère spécial :
aucun

TOTAL perso = 2,093 tCO₂

Profil 2 : ANAIS

Anaïs

Elle n'utilise pas de voiture au quotidien mais aime voyager.



Trajets réguliers (études + loisirs) :

En skateboard ou en métro.

⇒ **0 tCO₂**



8L/100km

Vacances :

En voiture ou en train. Environ 1 000 km pour la voiture.

⇒ **0,182 tCO₂**



Avion :

Parfois à l'international (non-rationné) mais jamais au national.

⇒ **0 tCO₂**

Ville : Paris
(20 754,5 hab/km²)

Critère spécial :
Etudiante

TOTAL perso = 0,182 tCO₂

Des profils différents qui interagissent chacun à leur manière avec les parties prenantes de l'expérimentation et ses outils (carte , application , outil de communications etc..)



II. Expérimentation locale de quotas carbone

A. La conception et mise en place

- **Parler de quotas carbone et de l'expérimentation : le choix des mots**

Les niveaux d'argumentation

→ Après des partenaires

- Discours libre, clair, efficace

→ Après des participant.e.s

- Mots choisis pour faire adhérer
- Vocabulaire choisi
- Coopération

→ Après des acteurs institutionnels

- Langage formel
- Formules adaptées

À favoriser	À éviter
Usage	Paiement
Bourse du carbone	quota/rationnement du carbone
Plaidoyer	Marketing

II. Expérimentation locale de quotas carbone

A. La conception et mise en place

- **Besoins de compétences spécifiques** 

Étudiants en sciences sociales, l'équipe quota

Faire passer les entretiens
Faire la communication externe pour trouver des participants et des élus.
Faire passer les bilans carbone et la présentation sur les ordres de grandeur.
Animation des réunions de groupe.

Sociologue quantitativiste & qualitativiste

Analyse des données collectées

Experts des enjeux énergie-climat

Ponctuellement

Designer & un développeur

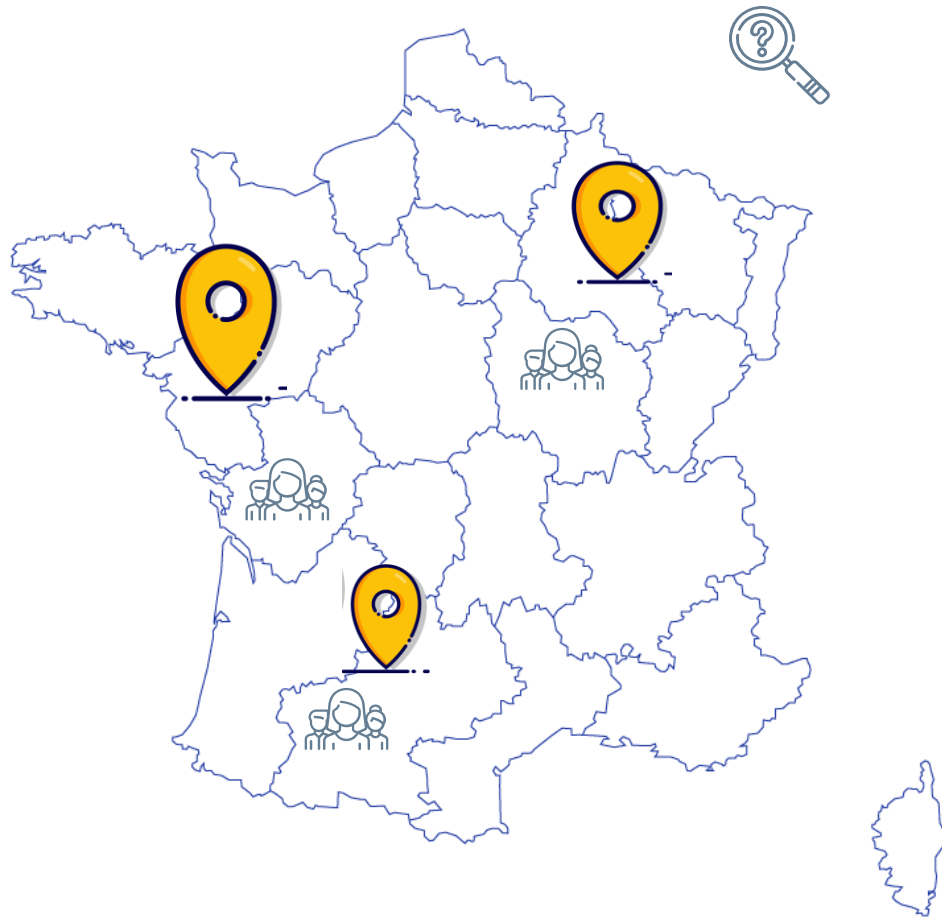
Réaliser l'application

Ingénieur statisticien

Collecter les données quantitatives et qualitatives

Chargé de communication

Médiatisation



Expérimentation locale de quotas carbone

Le choix d'un territoire
d'expérimentation

Critères pris en compte pour le choix du territoire :

- Gratuité des transports
- Disponibilité des données sur les modes de transport
- Taille de territoire : agglomération / commune
- Forte dépendance à l'automobile
- Un réseau de transports publics robuste et la présence de zones cyclables et piétonnes.
- Un territoire présentant des catégories socioprofessionnelles diversifiées.

Plusieurs territoires ont été étudiés :

- Niort
- Angers
- Dunkerque
- Clermont-Ferrand
- Grenoble
- Strasbourg
- Montpellier

Compte tenu de ces critères, 3 territoires sont proposés dans un premier temps : **Clermont-Ferrand, Montpellier, Dunkerque.**

II. Expérimentation locale de quotas carbone

B. Le territoire d'expérimentation

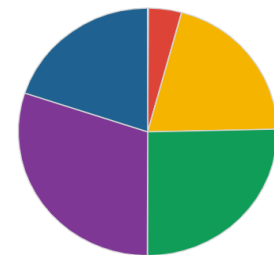
Clermont-Ferrand

Géographie/Démographie	147 865 hab ; 3 465 hab./km ² ; 42,67 km ² ; agglo : 274 141 hab. ; 300,62 km ²
Filières économiques	L'automobile, l'aéronautique, la santé, le numérique
Parti majoritaire	PS
Réseau de transport	29 lignes de bus, 1 tramway
Politiques Mobilités	Transports en commun de la métropole gratuits le week-end jusqu'en décembre 2023

Données de 2012

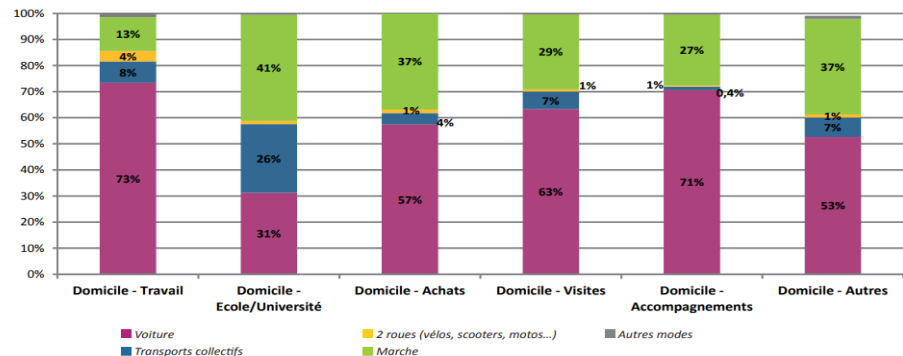
Catégories socioprofessionnelles (CSP) à Clermont-Ferrand

Données 2018 (source : JDN d'après l'Insee)



■ Agriculteurs exploitants
■ Artisans, commerçants, chefs d'entreprise
■ Cadres et assimilés
■ Professions intermédiaires
■ Employés
■ Ouvriers

MOTIFS ET MODES DE DÉPLACEMENT DES HABITANTS DE CLERMONT COMMUNAUTÉ



Source : EDGT (fichier cd3)

II. Expérimentation locale de quotas carbone

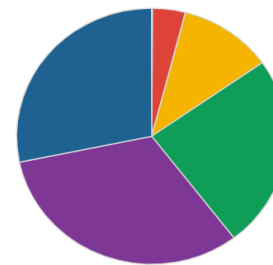
B. Le territoire d'expérimentation

Dunkerque

Géographie/Démographie	86 279 hab ; 1 966 hab./km ² ; 43,89 km ² ; agglomération : 174 362 hab. ; 293,3 km ²
Filières économiques	- 3e port industriel et de commerce - Métallurgie, sidérurgie - 1ere plateforme énergétique des Hauts-de-France
Parti majoritaire	DVG
Réseau de transport	20 lignes de bus
Politiques de mobilité	-Réseau de transport urbain gratuit depuis fin 2018 -Plan de mobilité employeur -240 km d'aménagements cyclables

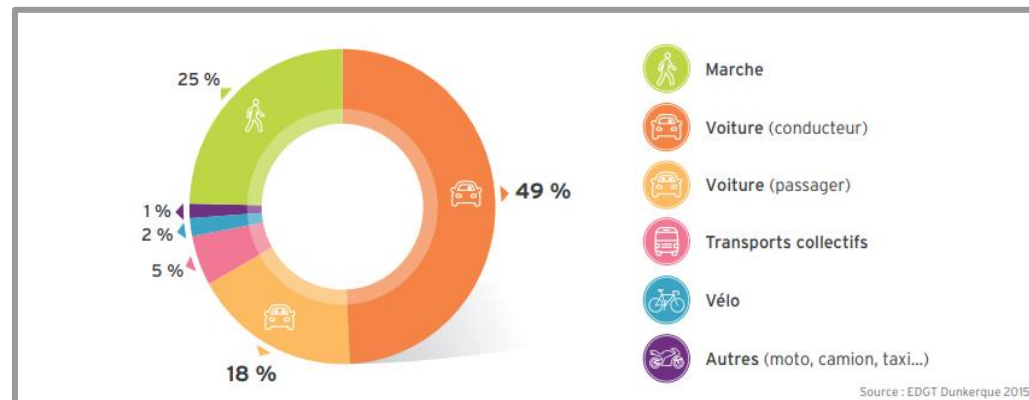
Catégories socioprofessionnelles (CSP) à Dunkerque

Données 2018 (source : JDN d'après l'Insee)



■ Agriculteurs exploitants
■ Artisans, commerçants, chefs d'entreprise
■ Cadres et assimilés ■ Professions intermédiaires
■ Employés ■ Ouvriers

Part modale



II. Expérimentation locale de quotas carbone

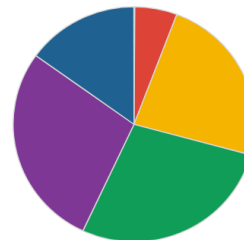
B. Le territoire d'expérimentation

Montpellier

Géographie/Démographie	290 053 hab. ; 5 099 hab/km ² ; 56,9 km ² Agglo : 409 000 hab. ; 421,80 km ²
Filières économiques	Le tertiaire supérieur est l'un des secteurs d'activités les plus importants de l'économie montpelliéraine.
Parti majoritaire	PS
Réseau de transport	4 lignes de tramways et 36 lignes de bus.
Politiques Mobilités	- Transport gratuit pendant les weekends depuis 2020 - Gratuité de transport pour les- de 18 ans et les + de 65 ans depuis fin 2021 - Montpellier finance un service de covoiturage du quotidien.

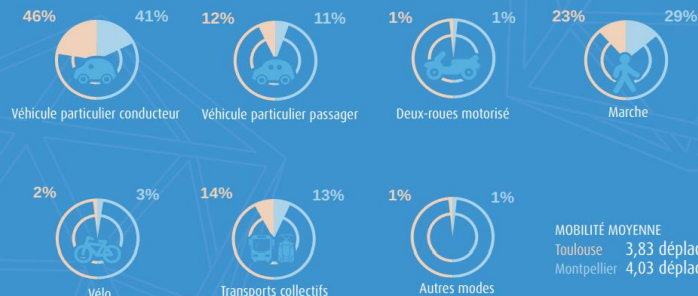
Catégories socioprofessionnelles (CSP) à Montpellier

Données 2018 (source : JDN d'après l'Insee)



■ Agriculteurs exploitants
■ Artisans, commerçants, chefs d'entreprise
■ Cadres et assimilés ■ Professions intermédiaires
■ Employés ■ Ouvriers

DÉPLACEMENTS DANS LES MÉTROPOLIS DE TOULOUSE ET DE MONTPELLIER



Source : Conseil départemental de l'Hérault, enquête globales déplacements, Tisseo SMIC, Enquête Ménage Déplacement, Toulouse PUI 2013, Montpellier Méditerranée Métropole 2014
Le total peut, par suite d'arrondis, ne pas correspondre exactement à la somme arithmétique des parts modales.