

## Synthèse collective

### Pour une approche « laïque » de la mobilité

Dans cette première session, les auditeurs ont été invités à adopter une approche « laïque »<sup>1</sup> de la mobilité, c'est-à-dire libérée de tout dogme. Il s'est agi de (dé)construire des connaissances (concepts, indicateurs, ...) pour mieux comprendre les phénomènes liés à la mobilité afin de proposer des politiques pragmatiques, à évaluer de manière dépassionnée... vaste programme !

Pour y parvenir, quelques réflexes ont été stabilisés :

- > penser par la demande plutôt que par l'offre (contextualiser les solutions proposées ; envisagées les usages futurs)
- > sortir du mythe des infrastructures (dans un contexte où beaucoup d'AOM sont toujours focalisées par la logique transports ; cf. l'exemple du RER métropolitain – (Poupard))
- > se méfier du solutionnisme (la technologie ne sera pas une solution unique ; le tout électrique n'est pas neutre ; le télétravail génère de nouveaux besoins de déplacement)
- > questionner les indicateurs choisis (la part modale ou la part modale kilométrique ; le taux de chômage prévu dans la filière automobile... sans considérer tous les emplois de services et les emplois publics)
- > revisiter les concepts (« vitesse », « motilité », « report modale », « bien commun », « ralentissement », « démobilité »)

### Décarbonation : on est encore (très) loin des objectifs

La SNBC est très ambitieuse : elle mise sur un facteur 6, qui revient à une décarbonation quasi complète du transport terrestre... alors que les émissions continuent de croître (+7% d'émission depuis 1990) (Fabre Landry). Une stratégie qui repose essentiellement sur l'électrification du parc automobile. Cela pose plusieurs problèmes :

- > faire reposer la dynamique en grande partie sur le secteur automobile
- > masquer toutes les tensions sur les matières premières.
- > ne pas intégrer l'inertie du parc du parc automobile (inertie sur 15/18 ans)

### Justice sociale VS décarbonation ?

Intégrer les enjeux de justice sociale impose de croiser des approches multiples : il ne s'agit pas uniquement de considérer la question des revenus, mais de prendre en compte les compétences de mobilité, les inégalités individuelles et collectives, les ressentis et perceptions (Lagadic). Cela nécessite des procédures et des méthodes fines... mais a-t-on le temps d'y arriver ? L'exigence de justice sociale appliquée aux mobilités entre-t-elle en opposition avec l'urgence de la décarbonation ? Les quelques exemples traités invitent à se poser la question.

- > les Zones à Faibles Emissions, dans les cœurs de métropole, vont bénéficier davantage aux habitants des centres villes qu'aux résidents des périphéries (- de pollution, + d'alternatives

---

<sup>1</sup> ORFEUIL, J-P « Pour une approche laïque de la mobilité » Ed, Decartes et Compagnie, Paris 2008

## IHEDATE Session 1 – 25 & 26 novembre 2021

- à la voiture) ; davantage aux plus aisés capables de changer de véhicules qu'aux plus précaires
- > des solutions de micromobilités qui répondent davantage aux besoins de certains publics (cadres, hommes, jeunes, adeptes du numérique)
  - > qu'est ce qu'on veut démocratiser ? l'accès ou la vitesse ? La plupart des grands projets continuent surtout à démocratiser la vitesse (cf. les grandes infrastructures financées par l'UE) (Crozet)

### **Débat : congestion, problème ou solution ?**

Supprimer des autoroutes permettrait de réduire les embouteillages<sup>2</sup>. Autoroutes et voies rapides sont des « aspirateurs à voitures ». A contrario, supprimer ces infrastructures entraînerait « une évaporation du trafic ». Est-ce une solution ? Est-ce viable ?

- > une logique qui a le mérite de mettre l'accent sur « le non-agir » : les solutions en matière de décarbonation viendront des politiques publiques à mettre en œuvre, mais aussi de ce qu'on ne fera pas / plus
- > mais cette solution implique des effets pervers : la congestion est « aveugle socialement » (Offner) et donc potentiellement injuste. Certains ont plus besoin de leur véhicule individuel que d'autres... doit-on laisser tout le monde dans les bouchons ? La congestion génère de la diffusion (Crozet) et des effets de report sur d'autres territoires.
- > plus largement, cette session a permis de commencer à ouvrir les pistes de la régulation publique : incitations, subventions, réglementations, taxation, tarification, rationnements / quotas, ...

### **Enjeu à creuser : que faire du / dans le périurbain ?**

Le périurbain représente le 1/3 de la population française et 50% de la population des grandes aires urbaines. Il est à la fois la résultante d'un désir d'espace et de vert, d'arbitrages cout du logement et cout du transport, et aussi de la concentration des dynamiques économiques autour des villes (Coldefy).

- > les périurbains bougent plus que les urbains au quotidien : la métropolisation concentre et diffuse les activités.
- > les périurbains ont moins d'alternative à la voiture que les urbains : seuls les espaces denses ont les moyens de mettre en place une offre de TC solide
- > un enjeu de gouvernance de ces espaces : quelles mutations dans la gouvernance et l'offre de mobilité de ces territoires pour plus d'équité ?

---

<sup>2</sup> Voir l'article récent de The Conversation à ce sujet : [https://theconversation.com/pourquoi-supprimer-des-autoroutes-peut-reduire-les-embouteillages-171562?utm\\_source=twitter&utm\\_medium=bylinetwitterbutton](https://theconversation.com/pourquoi-supprimer-des-autoroutes-peut-reduire-les-embouteillages-171562?utm_source=twitter&utm_medium=bylinetwitterbutton)