

Synthèse - session 1

Des mobilités (in)soutenables ?

Nous sommes hypermobiles

> Une explosion des distances. Nous faisons 16 500km /an, **40 km/jour** sur 1h de trajet quotidien, c'est phénoménal ! « La marche a été ultra dominante jusqu'aux années 1950 puis l'augmentation de la motorisation des ménages a fait exploser les trajets, les distances... et les émissions. » (A. Bigo).

> « Avec les **gains de vitesse**, on ne gagne pas de temps, on **gagne de la distance** parcourue (conjecture de Zahavi sur la constance des budgets-temps). Ce qui a le plus augmenté, c'est le **pouvoir d'achat** qui nous permet de faire des kilomètres. » (Y. Crozet).

> Pour intégrer le caractère central de la variable « temps », il faut penser en **coût généralisé** (coût du transport + coût du temps) et en **vitesse généralisée** (distance divisée par le temps généralisé). (Y. Crozet).

> Alors que les distances parcourues au quotidien sont plutôt stables, on assiste à un **boom des mobilités longues distances**, autour de 7500 km/an, notamment pour les plus diplômés (or la population est de plus en plus diplômée) et de nombreux retraités (or la population est de plus en plus âgée). (D. Verry).

Et ces pratiques génèrent de nombreuses vulnérabilités

> Mobilités contraintes, immobilité, précarité énergétique ... D'après le baromètre des mobilités du quotidien des Français 2020 (Wimoov), **15 millions** de français ont des difficultés à se déplacer, de par leur faible niveau de revenus, de grosses dépenses de carburant, la possession de véhicules anciens et coûteux, l'impossibilité d'avoir accès à des alternatives à la voiture, ... (S. Bailleul)

> 14% des dépenses des ménages sont liées aux mobilités (Y. Crozet), avec des variations fortes selon les territoires de vie. Alors qu'on assiste à un *peak car* urbain, les ménages qui habitent dans les **territoires ruraux** sont de plus en plus dépendants de l'automobile. (D. Verry)

> Les leviers de sobriété sont souvent **socialement sélectifs**. Le télétravail peut davantage être pratiqué par les cadres supérieurs que par les ouvriers ou employés. Les modes doux sont davantage praticables dans les centres villes des grandes métropoles.

> Le concept de « **coût résidentiel des ménages** » permet de considérer ensemble les dépenses des ménages pour leur mobilité quotidienne et leur logement... mais a du mal à être approprié par des acteurs publics qui fonctionnent en silos. (Verry).

> Les personnes concernées par des besoins de **mobilité solidaire** (personnes âgées dépendantes, jeunes sans permis, actifs précaires, etc.) souvent très dépendants ou très isolés) sont différentes de celles accompagnées par des dispositifs de **mobilité inclusive** (jeunes en mission locales, demandeurs d'emplois, intérimaires, personnes en insertion, etc.). Le nombre de personnes concernées est très important mais le sujet encore largement sous-estimé. « La conférence de financement des infrastructures en mai portera sur les SERM et les autoroutes, pas des dispositifs de mobilités inclusives ou solidaires » regrette Sébastien Bailleul.

Cloisonnement politiques publiques « sociales » et politiques publiques de transport

Les principaux leviers de la décarbonation... et leur inertie

> Selon les objectifs de l'accord de Paris, dans **25 ans, plus une seule goutte de pétrole** ne devra être utilisée pour la totalité des transports terrestres... et pourtant les facteurs d'inertie sont énormes. (A. Bigo)

> **L'équation de Kaya**, revisitée par A. Bigo, permet de donner à voir les 5 leviers de la décarbonation et d'évaluer leurs impacts sur les émissions des voyageurs et marchandises.

> Les **leviers technologiques** sont au centre des stratégies des acteurs publics, notamment de la SNBC. Pour l'instant vont dans le mauvais sens ! Entre 1960 et 2023 la demande de transport

voyageur a été multipliée par 4 et la demande de transport de marchandises a été multipliée par 3. On **dé-covoiture** (plus qu'on ne covoiture) et le report modal est davantage une logique **d'addition modale** que de substitution d'un mode carboné vers un mode décarboné. (A. Bigo)

5 leviers pour réduire les émissions de CO₂

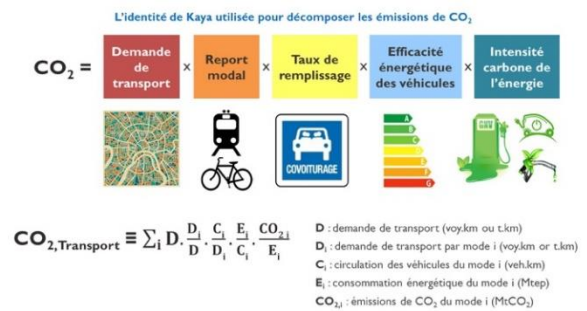


Figure 1- slide issue du PPT d'Aurélien Bigo

Les effets contre-productifs d'autres politiques publiques

> En dehors du champ des mobilités, de nombreuses autres politiques publiques poussent vers une augmentation de nos besoins de déplacements. « Le Prêt à Taux Zéro a accéléré la périurbanisation et la périphérisation (notamment des ouvriers). La diminution et la concentration des services publics dans de grandes polarités induit des déplacements pour les habitants des territoires moins denses. 63% des bassins de vie ruraux manquent de médecins généralistes et 6 millions de français sont à plus de 30 minutes d'un service d'urgences. » (C. Gallez)

> D'autres politiques publiques à intégrer pour avancer sur la décarbonation des mobilités : l'accès au logement abordable et à la mobilité résidentielle (régulation de l'offre locative, baisse des droits de mutation, etc.), l'accès aux services (publics et privés), les besoins du quotidien et leur traduction en rythmes de vie. (C. Gallez et JM. Offner)

Les leviers de sobriété, encore largement impensés

> La **régulation** par les prix (ex. péages urbains ou subvention) ou par les quantités (ex. quotas de visiteurs pour réguler le surtourisme ou des quotas d'émissions) devrait monter en puissance, notamment en lien avec le système d'échange de quotas d'émission pour les transports routiers prévu par l'UE en 2027. « Mais il y a fort à parier que la France va demander un report, car c'est un an avant les élections » nous dit Yves Crozet.

> Le poids des **imaginaires, des récits**, ... encore largement influencés par les publicitaires. L'ensemble des dépenses de publicité du secteur automobile s'élèvent à plus de 4,6 milliards d'euros en 2020. En France, les constructeurs automobiles consacrent 42% de leurs dépenses publicitaires à la promotion des SUV (source WWF). Si la sécurité routière a largement influencé la manière dont les publicités sont réalisées, la décarbonation est encore loin des cahiers des charges... et donc des représentations populaires (C. Ferré).

> Le **télétravail** a des effets ambivalents car il élargit les bassins de recrutement et produit un effet-rebond en matière de loisirs.

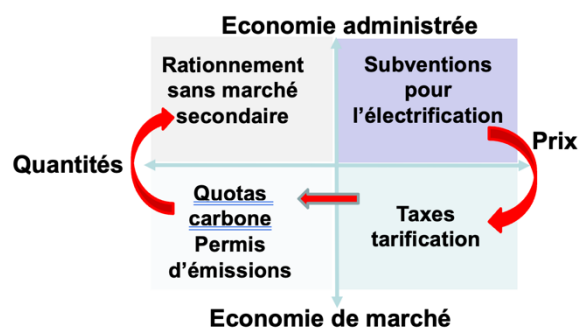


Figure 2 - slide issue du PPT d'Yves Crozet

> Le **lien aménagement/transport** qui se concrétise par exemple autour des villes nouvelles, de la densification autour des gares et du *Transit Oriented Development*, des récits politiques autour de la « ville du quart d'heure »... toutes ces tentatives n'ont pas permis de diminuer les flux. « Tant que la mobilité est accessible, la propension à se déplacer est forte ». (C. Gallez)

> **Les potentiels de développement des véhicules intermédiaires.** VAE, Speedelec, vélomobiles, ... des modèles plus sobres en ressources se développent et pourraient être de vrais leviers de transformation de la route. Dans le PNR des Grandes Causses, l'association IN'VD développe des solutions pour des ménages ruraux, en montagne, en axant sur les besoins sociaux (43% des chômeurs du territoire étant sans solution de mobilité alternative à la voiture individuelle). (H. Jacquemin).

Bonnets Rouges, Gilets Jaunes, ZFE... (et bientôt VR2+ ?) la montée en puissance des contestations

> Longtemps présentées comme consensuelles, les politiques de transition écologique concentrent les tensions. On le voit sur les pistes cyclables comme sur les éoliennes, sur l'artificialisation des sols comme sur la gestion de la ressource en eau. La mobilité, longtemps perçue comme un enjeu purement technique est aujourd'hui devenue **un sujet politique brûlant**, qui génère de nombreux sentiments d'injustice, en France, au Brésil ou encore au Chili. (C. Gallez)

> Une **valse à trois temps des politiques de décarbonation** : un objectif ambitieux à long terme associé à des contraintes réglementaires, des contestations fortes et enfin des reculades. L'exemple des Zones à Faibles Émissions est le dernier en date. Il faut prendre en compte les sentiments d'injustices et travailler la dimension juste / redistributive des leviers de décarbonation, techniquement et politiquement. (M. Loisel)

Ressources documentaires cités en session :

- AGNOUX, E, NICOT, E. « Accéder aux services publics en milieu rural : les femmes en première ligne ? », Rapport pour la Fondation Jean Jaurès, juin 2023 <https://www.jean-jaures.org/publication/acceder-aux-services-publics-en-milieu-rural-les-femmes-en-premiere-ligne/>

- CROZET, Y. « Engagements climatiques et mobilités, à la recherche du bien commun », Rapport pour TDIE, janvier 2023 <https://tdie.eu/engagements-climatiques-et-mobilites-a-la-recherche-du-bien-commun/>

- BIGO, A. « Les transports face au défi de la transition énergétique. Explorations entre passé et avenir, technologie et sobriété, accélération et ralentissement. », Thèse de doctorat de l'Institut Polytechnique de Paris préparée à l'École Polytechnique, 2020 <https://chair-energy-prosperity.org/wp-content/uploads/2019/01/These-Aurelien-Bigo.pdf>

- Rapport LAET / CEREMA « ÉMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE ET MOBILITE DES FRANÇAIS : 25 ans d'évolutions à travers les trois dernières enquêtes nationales transport », janvier 2025 (disponible dans la rubrique « Matière à penser » du site de l'Ihedeate)

- OFFNER, J-M., Comment repenser nos déplacements ? Revue Flux, 2020 https://ihedeate.org/IMG/pdf/sh2020-de_placements.pdf

- Jean-Pierre NICOLAS, LAET Damien VERRY, « Mesurer la vulnérabilité des ménages aux dépenses de logement et de transport », PPT produit par le CEREMA, novembre 2024 <https://www.cerema.fr/fr/actualites/cout-residentiel-mesurer-vulnerabilite-menages-aux-depenses>

- LOISEL, M. / RIO, N. « Contraintes écologiques et sentiments d'injustices, les collectivités en première ligne – l'exemple des ZFE », juin 2023
<https://www.pug.fr/produit/2047/9782706154836/contraintes-ecologiques-et-sentiments-d-injustice-les-collectivites-locales-en-premiere-ligne>