

### Trois questions pour la présidentielle

La voiture avec 16% des émissions du pays est l'un des tout premiers postes d'émissions de GES. Le diagnostic établi en 2017 lors des assises de la mobilité est toujours d'actualité : Nous avons un déficit considérable d'alternatives à la voiture pour accéder aux agglomérations qui concentrent le potentiel économique du pays. L'offre de transports en commun n'a pas suivi la dynamique métropolitaine. Conjugué avec un urbanisme d'éparpillement, du fait d'une gestion trop locale de l'urbanisme dans le périurbain, ceci a grandement favorisé l'usage de la voiture pour accéder aux emplois des agglomérations. Les flux centres – périphéries représentent ainsi la moitié des émissions de la mobilité des aires urbaines, tandis que les déplacements dans les villes centres ne pèsent que 2%, la part restante se situant au sein des 1ères couronnes et du périurbain. 25% des actifs des grandes métropoles n'y résident pas, les villes centres des métropoles ne représentent que 8% de la population française et disposent des alternatives à l'inverse des couronnes qui pèsent près de la moitié de la population. Voilà pourquoi des centaines de milliers de voitures engorgent les grandes villes. C'est un manque d'offres et non un problème de demande. Les partisans de la gratuité font une erreur fondamentale de diagnostic pour les grandes aires urbaines. Ces distances domicile travail sont par ailleurs hors de portée du vélo et pèsent 60% des kilomètres de la mobilité quotidienne des français. Ce n'est pas la ville du quart d'heure qu'il faut inventer (elle existe déjà) mais la métropole de la demi-heure. Dans les grandes agglomérations, il faudrait ainsi tripler l'offre de transports en commun sur les liens centres-périphéries et au sein de la première couronne, permettant un report modal massif. La difficulté réside dans la nécessaire vitesse de déploiement compte tenu des engagements climatiques : comment réaliser en 5 ans ce que d'habitude nous mettons 30 ans à réaliser ? Le financement devra passer par une plus grande efficacité de notre système de transport en commun et une participation accrue de l'utilisateur, des transports en communs comme de la route.

Il faudra par ailleurs déployer un urbanisme de la proximité pour les déplacements résidentiels et donc implanter l'habitat à proximité des pôles de commerces afin de favoriser les modes actifs, et un urbanisme de la vitesse pour les trajets domicile travail avec des zones économiques implantées à proximité des pôles de transports en commun. La mobilité se gère à l'échelle des bassins de vie, c'est-à-dire là où les français vivent ET travaillent : les aires urbaines. La répartition des rôles Régions / EPCI / Métropoles doit être adaptée en conséquence.

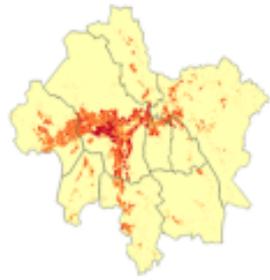
Décarboner les mobilités et retrouver une cohésion territoriale et sociale à l'échelle des aires urbaines est possible, les solutions sont connues et décrites<sup>1</sup>. Le prochain quinquennat devra s'attaquer au financement et à la nécessaire adaptation de la gouvernance territoriale des mobilités et de l'aménagement. On ne réussira pas la lutte contre le réchauffement climatique sans réussir la cohésion sociale et territoriale. Ce défi peut ainsi être un facteur fort de cohésion sociale vers un futur désirable qui doit nous permettre de tourner la page des excès du « Vivre sans temps morts et jouir sans entrave » de mai 1968 afin de privilégier à nouveau l'investissement sur la consommation, le futur sur le bien être immédiat, à l'image de l'effort collectif entrepris après 1945 pour redresser le pays.

*« On ne saurait augmenter l'investissement sans diminuer la consommation. Chaque économie ne peut élever le niveau de vie des générations ultérieures sinon en imposant un sacrifice aux consommations présentes ». François Perroux, économiste lyonnais cofondateur d'économie et humanisme, 1903 - 1987*

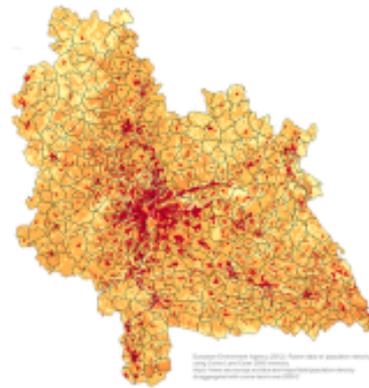
---

<sup>1</sup> Voir rapport du COI sur les nœuds ferroviaires urbaines et la feuille de route ATEC ITS France « décarboner les mobilités »

# Densité et éparpillement



Aire urbaine  
d'Oslo



Aire urbaine de  
Lyon

