

Intervention UITP - 23/01/19

*How to get people out of their car ?*

Sylvie Landriève, directrice du Forum Vies Mobiles / [sylvie.landriève@sncf.fr](mailto:sylvie.landriève@sncf.fr)

## Introduction

### La voiture, un problème pour l'environnement

- Le secteur des transports représentent 30% des émissions de CO<sub>2</sub> en Europe
- La voiture, qui représente près des 2/3 de ces émissions, est de loin le premier responsable
- Malgré les politiques mises en place jusqu'ici, les émissions de CO<sub>2</sub> liées aux transports continuent à augmenter
- Au niveau mondial, elles pourraient même augmenter de 60% d'ici 2050 selon l'OCDE. Aussi, dans un futur proche, les transports pourraient devenir le premier émetteur de GES, ce qui est déjà le cas dans certains pays développés comme la France.



**Qu'est-ce qui ne va pas avec ces politiques ? Que peut-on faire pour changer de cap ? Faut-il faire sortir les gens de leurs voitures ?**

- C'est à ces questions que nous avons essayé de répondre au Forum Vies Mobiles, un institut de recherche sur la mobilité du futur, à travers une série de recherches

- Je vous propose de vous en présenter quelques résultats apportant des éléments de réponse à ces questions

**Reprenons le problème à son origine :**

1. On a vu au XX<sup>e</sup> siècle la mise en place d'un système complexe autour de la voiture
  - Augmentation des vitesses de déplacement grâce au pétrole et au moteur à explosion
  - Développement d'un système et d'un imaginaire autour de la vitesse et de la fluidité : modes de transport, urbanisme, culture...
  - Cela est lié directement à une industrialisation de la ville et des territoires au service de la voiture :
    - voiture = 83% des déplacements (voyageurs-km) en France en 2012
    - 95% de nos mobilités dépendent du pétrole





**2.** Dans ce contexte, on a vu se développer d'une diversité de modes de vie et de territoires :

- Réversibilité et dispersion spatiale des modes de vie : on parcourt 60km par jour pour nos activités aujourd'hui<sup>1</sup> en France contre 4km au XIXème
- Développement du périurbain, des villes tentaculaires et des mégalopoles ainsi que de leur hinterland
- La place centrale des déplacements liés au travail (50 minutes pour la moyenne nationale, 68 minutes en Ile-de-France) qui structurent le reste de nos déplacements et sont largement dominés par la voiture (plus de 70%)
- Des conséquences positives : liberté, émancipation, rapport à la nature, espace, jardin...

**3.** Mais ce système pose également de nombreux problèmes :

- Des conséquences négatives : pollution, réchauffement climatique, injonction, accélération, fatigue, stress
- La voiture est à l'origine de ces problèmes et nuisances : pollution, congestion, CO2, ...
- Le tout imbriqué dans un système sociotechnique (économie, politique, technique, infrastructure, modes de vie...) très puissant qui aliène le *citoyen* et empêche/verrouille le développement de systèmes alternatifs

---

<sup>1</sup> [Enquête nationale mobilité et modes de vie](#), Forum Vies Mobiles, Obsoco, 2020

ENVIRONNEMENT, ACCÉLÉRATION, ...  
LE SYSTÈME EN QUESTION

© Tim Franco



**4. Désormais, il y a urgence à agir :**

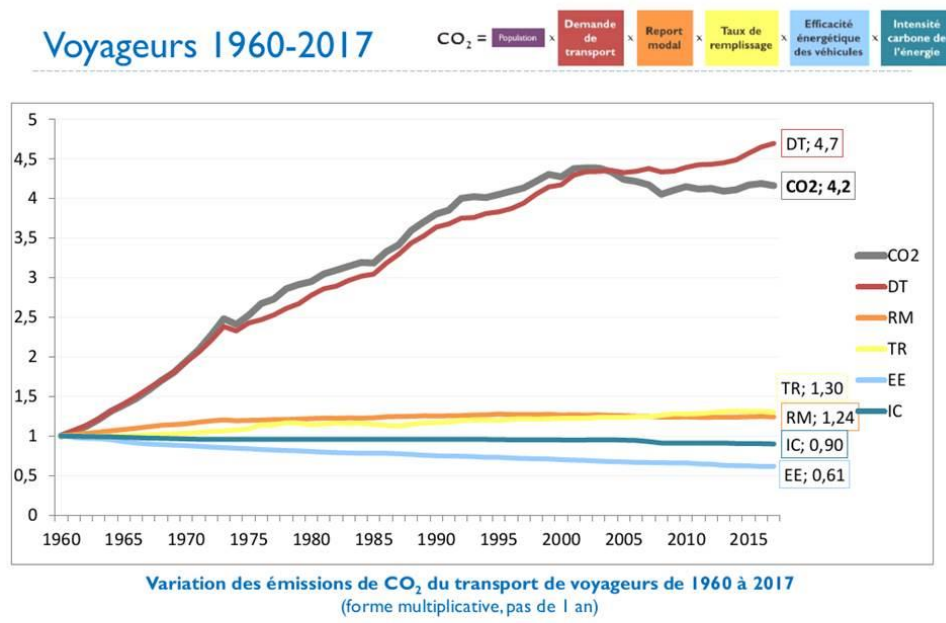
- En quelques années seulement nous pouvons consommer l'ensemble du quota de CO2 que nous ne devons pas dépasser pour rester sous la barre des 2° si nous restons sur le même rythme d'émissions

**Pourquoi les politiques mises en place réduire l'impact environnemental de la voiture individuelle sont-elles inefficaces ?**

1. Une recherche internationale du Forum montre que les politiques passées et présentes se concentrent sur l'amélioration de l'efficacité énergétique des modes de transport existants : prisme technologique (électricité, fuel) au détriment du shift (transfert modal) et en ne prenant pas du tout en compte la possibilité d'éviter les déplacements (avoid)
2. La mode est au véhicule électrique et à la smart city. Or, le bilan carbone du véhicule électrique, qu'il s'agisse des émissions liées à sa construction, aux modalités de production d'électricité (via le charbon comme en Corée du Sud, Afrique du Sud, etc.) ou au recyclage des matériaux reste controversé.
3. Travail Aurélien Bigo :
  - Au final, la seule amélioration des performances énergétiques de la voiture et le report des déplacements en voiture vers des modes de transport collectifs, sont insuffisants pour atteindre l'objectif de réduction par 4 des émissions de GES du secteur des transports d'ici 2050.
  - La courbe des émissions de CO2 liées au transport suit celle de la demande, croissante<sup>2</sup>.

<sup>2</sup> [Comment expliquer les tendances passées \(1960-2017\) des émissions de CO2 dans les transports en France](#), Aurélien Bigo

- En effet, ces politiques n'affectent pas les pratiques de mobilité, voire sont susceptibles de les intensifier, alors qu'il est nécessaire de diminuer les kilomètres effectués en valeur absolue.



Source : Aurélien Bigo, 2019

### Il est donc nécessaire de sortir les gens de leur voiture, mais est-ce possible ?

→ Des modes de vie et des territoires tellement façonnés par la voiture qu'il semble difficile de s'en passer aujourd'hui

1. On a essayé d'imaginer un scénario Post Car en Île-de-France<sup>3</sup>, un territoire a priori favorable à la substitution de la voiture individuelle, grâce à un système de transport en commun très développé et à une possession et un usage de la voiture plus faibles qu'ailleurs en France
  - Résultat : ça ne marche pas !
2. Plusieurs raisons à cela :
  - L'organisation territoriale et sociale est trop dépendante de la voiture :
    - Un bassin d'emploi unique
    - Des impasses territoriales
    - Des déplacements longs, surtout plus on s'éloigne du centre
    - De nouveaux modes de vie et de travail
  - Des politiques publiques incohérentes :
    - lutte contre la voiture mais politiques en faveur de l'augmentation des déplacements en général et de la population (les deux étant

<sup>3</sup> [Post-Car Ile-de-France](#), Forum Vies Mobiles, 2019

directement liés en IDF) : mesures en faveur des TC mais pas de mesure coercitive pour limiter l'avantage concurrentiel de la voiture

- Discours sur la lutte dans les villes-centres sans coordination à une échelle territoriale plus large
- Une autre recherche du Forum<sup>4</sup> montre que les mégapoles c'est une fausse solution ! Il n'y a pas de relation directe entre densité et importance des déplacements, plus encore, plus une ville est grande plus ses habitants passent de temps à se déplacer.

### **Une autre organisation du territoire peut donner des résultats différents : penser la bonne échelle !**

1. Une recherche avec un objet similaire à notre recherche Post Car a été menée à l'échelle de la Suisse et le résultat a été tout autre : il semblerait qu'il soit possible de faire fonctionner le territoire national suisse sans recours à la voiture individuelle → une question de TC ou d'aménagement du territoire ?
2. Les deux : historiquement la Suisse a imposé à chaque Canton d'être autosuffisant d'un point de vue alimentaire limitant la croissance urbaine et une politique a été menée afin d'éviter l'hégémonie d'une ville sur les autres, afin d'avoir un réseau polycentrique de villes moyennes, bien reliées par un réseau de TC

### **Quelques pistes pour faire sortir les gens de leurs voitures :**

#### **1. Politiques à effets immédiats :**

- Et si la priorité n'était pas de faire sortir les gens de leur voiture mais d'abord de rendre les véhicules moins polluants ?
  - En effet, une partie de la population ne peut pas se passer de son véhicule pour des raisons soit d'organisation du travail soit d'aménagement du territoire : deux choses qui prennent du temps à transformer.
  - Une réduction du poids des véhicules thermiques pourrait être une première solution à courts termes pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub>, les constructeurs prennent la direction inverse : fin de la production des citadines et stratégie de développement des SUV à l'origine de l'augmentation des émissions de CO<sub>2</sub> du secteur malgré l'amélioration des moteurs
- Introduire davantage de transversalité dans les politiques publiques :
  - Penser ensemble les politiques de transport, de santé (activité physique, pollution, ...), d'énergie, d'alimentation, ... pour rendre les mesures en faveur de la transition plus systémiques

---

<sup>4</sup> [Enquête nationale mobilité et modes de vie](#), Forum Vies Mobiles, Obsoco, 2020



- Par exemple, introduire la marche dans les appels d'offre pour la délégation des services de transport en commun

## **2. Politiques essentielles à mettre en œuvre dès maintenant mais dont les effets prendront plus de temps :**

- Prioriser les politiques d'évitement de la mobilité :
  - Arrêter de penser que la mobilité est une variable d'ajustement pour rejoindre des activités spatialement éclatées sur le territoire
  - Diminuer le nombre de kilomètres parcourus et donc la consommation d'énergie, en réaménageant les territoires pour favoriser la possibilité d'une vie en proximité au moyen d'une répartition plus équilibrée des activités, ce qui serait par ailleurs en accord avec les aspirations des gens comme nous l'avons découvert dans une enquête internationale<sup>5</sup>.
- Travailler sur la construction de territoires résilients et de territoires de vie plus autonomes :
  - Favoriser des territoires mixtes où l'on peut vivre sans parcourir des distances importantes pour travailler, se divertir, se nourrir...
  - Favoriser un aménagement du territoire permettant une diminution des vitesses de déplacement
  - Favoriser un aménagement du territoire qui limite la dépendance à l'extérieur pour les besoins essentiels : énergie, alimentation, eau...
- Et sans attendre, se mettre en position pour gagner la bataille des représentations, en particulier l'imaginaire des décideurs, à l'heure où :
  - L'automobile représente le premier budget publicitaire en France
  - La recherche publique est fléchée vers le véhicule électrique et/ou autonome
- Il s'agit donc de faire comprendre que :
  - La voiture individuelle c'est le XXème siècle, le passé
  - Le transport public, collectif, hybride, partagé, c'est le futur, la modernité si on souhaite réellement lutter contre le réchauffement climatique

**Tous les résultats que je vous ai présentés ici sont issus des recherches du Forum. Vous pouvez retrouver tout en détails et en accès libre sur notre site web :**

[forumviesmobiles.org](http://forumviesmobiles.org)

---

<sup>5</sup> [Enquête aspirations liées à la mobilité et aux modes de vie](#), Forum Vies Mobiles, Obsoco, 2016