

Réduire l'empreinte carbone de la mobilité : quelles politiques en France



Soumis par Forum Vies Mobiles le jeu, 05/17/2018 - 11:48

Mots clés

Aménagement

Développement durable

Énergie

Politiques publiques

transition mobilitaire

SNBC

Discipline

Sciences humaines

Sciences sociales

Mode de transport

Tous modes de transport

État du projet

Finished research

Visuel



Activer

Activé

Niveau de profondeur

Balise H2 + H3

Ajouter le trianglesi ce contenu est affiché dans la quinzaine

Désactivé

Date du début

mar, 05/01/2018 - 12:00 - jeu, 10/01/2020 - 12:00

Présentation longue

<p>Contact : Christophe Gay </p> <iframe

src="https://player.vimeo.com/video/469730416?color=ff0179&title=0&byline=0&portrait=0" width="640" height="360" frameborder="0" webkitallowfullscreen mozallowfullscreen allowfullscreen></iframe>

</p>

Retrouvez la vidéo complète de la conférence de présentation des résultats de la recherche

<https://fr.forumviesmobiles.org/>

1. La recherche

La recherche a été menée par une équipe du laboratoire MRTE (Mobilités, Réseaux, Territoires, Environnement) de l'Université. Dans la continuité de la recherche internationale « Mobilités décarbonées : une transition mal engagée », qui est intéressée aux politiques de décarbonation des déplacements dans 14 pays, l'étude se concentre sur le cas français. Y a-t-il une transition des mobilités en faveur de pratiques à moindre impact carbone ? Comment les pouvoirs publics et les acteurs privés saisissent-ils de l'objectif de réduction des émissions de CO₂ liées aux déplacements ? Comment cela se traduit-il dans les politiques publiques ? La méthodologie du projet a reposé sur 31 entretiens menés avec 40 acteurs à l'échelle nationale, voire européenne, et à l'échelle locale, par l'étude de quatre cas : l'Île-de-France, la région urbaine de Grenoble, le Parc Naturel Régional des Causses dans l'Aveyron et l'île de La Réunion. Elle s'est aussi appuyée sur l'analyse de multiples textes juridiques et de la littérature grise liés aux politiques publiques interrogées et aux acteurs qui y sont associés. Un corpus médiatique a également été constitué à partir de 549 articles de presse.

2. Les résultats

2.1. Les constats de la recherche : la dynamique de transition pour limiter l'empreinte carbone des mobilités n'est pas à la hauteur des engagements pris par l'État

La limitation de l'empreinte carbone des mobilités : un objectif consensuel mais systématiquement secondaire et sous-impensé des politiques publiques.

Même si tous les acteurs rencontrés s'accordent sur la nécessité de limiter l'empreinte carbone des mobilités, il y a un décalage entre les ambitions affichées et leur mise en œuvre encore épineuse. À l'échelle locale comme à l'échelle nationale ou européenne, l'objectif de limitation de l'empreinte carbone des mobilités est régulièrement éclipsé ou relégué comme objectif secondaire au profit du développement de l'offre de transport.

La temporalité de l'urgence climatique n'est pas prise en compte

Sur la période 2015-2018, les émissions de gaz à effet de serre des transports dépassent de près de 10% les objectifs fixés par la SNBC en 2015. Face à cette situation, le plafond des émissions du secteur à court et moyen termes a été relevé de 15% dans la nouvelle version de la SNBC finalisée en 2020, repoussant à plus tard l'essentiel des efforts à mener pour atteindre son objectif, c'est-à-dire une division par trente-trois des émissions à l'horizon 2050. De plus, la LOM affiche l'objectif d'atteindre la neutralité carbone en 2050 mais elle n'a pas fait l'objet d'une étude d'impact environnemental. Le rythme et l'ampleur des actions engagées, excluant par exemple le secteur aérien, ne sont pas à la hauteur des enjeux.

La hiérarchie des leviers d'action est inversée au profit de l'amélioration technologique et des acteurs de l'automobile

Avoid, Shift, Improve : La classification des stratégies pour réduire les émissions de CO₂ liées à la mobilité proposée par la SNBC envisage l'évitement des déplacements (avoid) comme premier levier d'action ; les déplacements qui n'ont pu être évités sont ensuite faire l'objet d'un report modal (shift) vers des modes moins ou pas carbonés ; enfin, en dernier ressort, l'amélioration technologique (improve) permet de réduire l'empreinte carbone de certains déplacements pour lesquels le report modal n'est pas possible.

Pourtant, comme au niveau international, les politiques de limitation de l'empreinte carbone des transports en France privilégient le levier technologique, dans une logique de croissance verte et de renforcement de l'industrie. Elles donnent alors la priorité à l'innovation technologique et aux régimes de déplacements dominants, en particulier ceux liés à l'automobile.

L'évitement des déplacements carbonés reste le point faible des politiques publiques, alors même que l'analyse des émissions de CO₂ liées au transport depuis 1960 montre que la courbe des émissions de CO₂ suit de très près celle de l'augmentation des déplacements.

Un impensé majeur : les politiques de déplacements ne sont pas articulées aux autres sphères de la vie sociale

Les politiques de déplacement ne sont pas suffisamment articulées à tous les autres secteurs en lien avec la mobilité : a territoire, classé, logo site mobile, santé, ref. "https://fr.forumviesmobiles.org/">[^1]</sup> et les collectifs locaux comme les associations d'habitants, ont encore du mal à être impliqués dans la fabrication des politiques. Alors que les citoyens peuvent avoir un rôle clé pour leurs intérêts auprès des élus, en tant qu'experts de leurs propres modes de vie, les formes de concertation existantes sont en général peu efficaces.

Des représentations figées

Finalement, la construction de politiques de limitation de l'empreinte carbone des mobilités reste imprégnée de représentations dominantes, liées notamment à la place de la voiture, sous-estimant les impacts liés, tandis que d'autres mobilités alternatives moins émettrices de CO2 sont insuffisamment mobilisées. L'importance du vélo en termes de nombre d'emplois et de chiffre d'affaire des ventes reste très largement sous-estimée dans les représentations des acteurs. Quant à la marche, elle est largement oubliée des politiques de mobilité.

Plus largement, la construction de politiques de limitation de l'empreinte carbone des mobilités invite à revoir les systèmes de valeurs et les imaginaires dominants : quel est notre rapport à la voiture (type de véhicule, possession, location, partage, usage de la route dans un contexte de décarbonation (usages prioritaires, partage de la voirie avec d'autres modes, ...)) ? quelle fiscalité juste ? quelle valeur donne-t-on à la mobilité et à l'immobilité ? comment penser un territoire agréable et favorable à la limitation de l'empreinte carbone de la mobilité ?

3. Quatre leviers pour réduire sans attendre l'empreinte carbone de la mobilité en France

Les déplacements des Français ne peuvent être décarbonés d'ici à 2050 que si l'on accepte de repenser en profondeur la place de la mobilité dans les modes de vies et les territoires. Pour mettre en œuvre ce projet politique primordial, quatre leviers jusqu'ici ignorés ou écartés, pourraient être actionnés.

Changer d'approche : s'assurer de l'équité de la politique de décarbonation des déplacements

Réunir un parlement où les citoyens définiraient la place qu'ils souhaitent accorder à la mobilité dans leurs modes de vie et débattre de toutes ses implications (aménagement du territoire, santé, famille, travail, vie sociale).

Tenir compte de la diversité des modes de vie, des métiers et des territoires au regard de la mobilité en s'appuyant sur les ONG et des associations pour bâtir des politiques de déplacement adaptées.

Évaluer systématiquement l'impact social et environnemental des mesures préconisées, en amont et en aval de leur mise en œuvre. Par exemple, évaluer l'efficacité et l'équité du recours au signal prix.

Changer de priorité : privilégier l'évitement des déplacements carbonés à l'amélioration de leur performance énergétique

Au plan national, admettre que la politique d'amélioration de la performance énergétique du carburant et des véhicules (véhicule, voiture, ...) ne suffit pas pour diviser par 33 le volume des émissions de carbone des déplacements d'ici 2050. Pire, elle est dans le futur l'essentiel des actions à mener.

Toujours lui préférer l'évitement des déplacements carbonés, y compris aériens (vie en proximité, télétravail, marche, transports collectifs, train de nuit), ou à défaut, le déploiement des transports partagés (covoiturage, auto-partage, ...).

Dans les territoires, missionner les Autorités Organisatrices des Mobilités pour mettre en place des appels d'offre multi-modalités (marche, vélo, transports collectifs, covoiturage) afin de limiter l'empreinte carbone des déplacements, quel que soit le mode de transport utilisé.

Localement, pérenniser les aménagements mis en place à la sortie du confinement (réseau de larges voiries au profit du vélo, favoriser l'apprentissage des façons alternatives de se déplacer (vélo, marche...)).

Changer de politique industrielle : renoncer à la voiture individuelle lourde type SUV

Développer une politique industrielle transparente accompagnant économiquement et socialement les nécessaires transitions des secteurs économique et de la mobilité, tout en étant plus indépendante de l'entreprise. <https://forum.viesmobiles.fr/actualites/actualites-de-concertation>.

Développer une filière de production de véhicules légers, en particulier pour les personnes dépendantes d'un véhicule cycles (vélos électriques, vélos cargos, ...), de transports collectifs à hydrogène.

Déconstruire l'imaginaire de la voiture (liberté, vitesse, puissance, ...) au profit d'imaginaires alternatifs plus modernes de mobilité (bien-être, santé, convivialité, sensorialité). Par exemple, en interdisant la publicité pour les véhicules les plus polluants.

Changer de méthode : se doter de nouveaux outils d'action publique

Pour assurer la cohérence de la nouvelle politique, créer une direction interministérielle à la mobilité coordonnant l'action des ministères concernés (santé, transports, aménagement du territoire, ...).

Dégager les collectivités locales d'une mise en concurrence pour obtenir des financements de l'État, leur attribuer un budget pour mener des politiques de transition locales et déployer les expérimentations dont les résultats sont probants.

Mettre en place des indicateurs favorables aux déplacements sans émission de carbone : compte carbone pour les individus, entreprises, coût réel de la voiture individuelle, bénéfices pour la santé de la marche et du vélo, ...

Téléchargez la synthèse de la recherche

[[{"type": "media", "fid": "4398", "attributes": {"typeof": "foaf:Image", "width": "629", "height": "859", "alt": ""}, "view_mode": "full"}]]

<!-- Notes -->

[^1]: Comme le fait le Forum Vies Mobiles depuis bientôt 10 ans.

Chapô

En 2019, les transports émettaient en France 30% des gaz à effet de serre, sans compter les liaisons internationales. Les émissions maîtrisées, ces émissions continuaient à augmenter, contrairement à celles des autres secteurs économiques. Avec la mise en place en 2015 d'une Stratégie Nationale Bas Carbone visant à diviser par 33 les émissions du secteur d'ici 2050, on pouvait croire que l'on s'agissait de prendre acte du problème et de relever le défi avec ambition. Cinq ans plus tard, peut-on dire qu'il existe une dynamique de « transition mobilitaire » en France ? Le Forum Vies Mobiles a lancé une équipe de recherche pilotée par Baptiste Frétiigny qui, pendant deux ans, a mené l'enquête.

Envoyer une notification

Désactivé

Thématique

Transition écologique

Transports collectifs

Vélo et marche

Villes et territoires