



Mobilité : réorganiser le territoire national pour réussir la transition

4 avril 2022

Le Forum Vies Mobiles a initié une démarche de démocratie participative corrélatrice de la transition vers la mobilité et aux modes de vies. Marqué par les crises sociale (Gilets Jaunes), sanitaire (Covid-19) et écologique, ce Forum Citoyen a mis en évidence une aspiration à vivre différemment (avant même la crise, huit Français sur dix déclaraient aspirer à ralentir au quotidien et à vivre en plus grande proximité). Un appel à des rythmes de vie moins intenses et à une meilleure opportunité pour réussir la transition écologique et sociale. À l'heure de la publication du nouveau rapport du GIEC, le Forum Vies Mobiles met sur la table 18 propositions pour les élus et des décideurs.

L'ENJEU : LA DÉPENDANCE DES FRANÇAIS À LA MOBILITÉ MOTORISÉE

Les Français parcourant en moyenne 60 km par jour, très peu d'entre eux peuvent réellement se passer de voiture. Cette dépendance s'est vue renforcée depuis des décennies par un aménagement qui sépare et éloigne les lieux de vie quotidien avec les logements d'un côté, les zones industrielles ou de bureau d'un autre et les centres commerciaux de l'autre. Mais la moyenne masque de fortes inégalités : les temps de déplacement des Français varient de 1 à 30 minutes et les distances parcourues de 1 à 60 km. Ainsi, si 30% des Français parviennent à vivre en proximité, ce n'est pas le cas des autres, en particulier tous ceux dont le travail nécessite des déplacements au quotidien qu'ils soient conducteurs, livreurs, aides à domicile, agents d'entretien, ... Seuls les centres des plus grandes villes voient se multiplier les transports alternatifs (tram, vélo en service, ... demain taxi autonome voire volant ?) qui viennent s'ajouter sans ordre à l'offre historique (car, train, métro). Aujourd'hui, l'essentiel des déplacements ne passe plus par les centres-villes. Sans compter que, dans cette « France à deux vitesses », les habitants ne disposent pas tous des mêmes ressources pour se déplacer. Avec des ménages ruraux et péri-urbains qui consacrent 21% de leur budget à la mobilité ¹, la limitation de la vitesse autorisée ou le relèvement du prix à la pompe sont des crispations légitimes, mises en évidence par le mouvement des Gilets jaunes.

L'OBJECTIF : RÉUSSIR LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOCIALE

Si les Français souffrent directement des inévitables frictions engendrées par ces déplacements trop importants (congestion, pannes, retards, accidents, etc.), ceux-ci sont d'autant plus dommageables que leur impact sur l'environnement cesse d'augmenter. Le secteur des transports représente déjà plus de 30% des émissions nationales de CO₂ ². À l'heure où la voiture en est responsable de près de la moitié. La taxe carbone pèse plus fortement sur le budget des ménages les plus modestes mais a peu d'effets sur les modes de vie des plus riches ³, pourtant les plus émetteurs de CO₂. Les plus hauts revenus consacrent 160 kilomètres de plus chaque semaine ⁴. ... Inéquitable, la taxe carbone est ainsi inefficace !

Pourtant les Français, et tout particulièrement les jeunes, souhaitent relever le défi posé par la crise climatique. Pour ce faire, des Français souhaiteraient pouvoir réduire l'impact écologique de leurs déplacements quotidiens et 51% se donnent pour objectif de passer 15 ans pour réussir à utiliser des moyens de déplacement moins polluants ⁵. L'enjeu réside donc dans la mise en œuvre de solutions nouvelles qui apportent une alternative réelle à la voiture.

Développer les territoires de la demi-heure

Pour accélérer la transition sociale et écologique des modes de vie et répondre aux aspirations des Français, il faut des modes de vie moins intenses en commençant par la réduction des déplacements les plus contraints (travail, accompagnement). À ce titre, il apparaît nécessaire de réaménager le territoire en concevant de nouveaux bassins de relocalisation des emplois, des services (alimentation, santé, loisirs, ...) et des équipements du quotidien autour d'eux. Outre le développement de nouveaux liens économiques et sociaux, ces nouveaux pôles de vie permettant d'accéder à des services de proximité dans un rayon de moins de quinze kilomètres sont propices aux mobilités actives et permettent de réduire les dépenses liées aux déplacements (carburant, entretien des véhicules, etc.), au bénéfice de la santé et de la qualité de vie des Français. Sachant que plus une ville est grande, plus on s'y déplace (le Grand Paris arrivant donc en tête), s'accompagner d'un arrêt de la course à la taille que se livrent les plus grandes des métropoles et de l'hyper-concentration des services est une nécessité. Le désir d'une partie des Français de les quitter, réactualisé par la crise sanitaire de la Covid-19, est une opportunité pour réaménager le territoire national et ainsi accélérer la transition écologique.

NOS PROPOSITIONS

1. Mobilité et territoire

Aménager le territoire pour réduire les distances et les temps de trajet quotidiens :

- Recréer des pôles de vie en dehors des métropoles (emplois, commerces, services publics).
- Conditionner l'implantation des entreprises, des commerces et des grands équipements à l'existence de modes de transport alternatifs à la voiture individuelle (transports collectifs, covoiturage, vélo, marche, ...).
- Déployer une politique nationale d'organisation du télétravail afin de permettre aux habitants des grandes métropoles de souhaiter de déménager pour se rapprocher d'un cadre de vie plus désiré, réduire les déplacements domicile-travail et la congestion aux heures de pointe.

2. Mobilité et transport

Planifier et réaliser un système alternatif à la voiture individuelle et à l'avion à l'échelle nationale :

- Déployer un réseau multiscalair de transport collectif cadencé (notamment sur route).
- Socialiser l'usage de la route en dédiant une partie du réseau existant aux modes actifs (vélo, marche) et collectifs.
- Mettre en place un plan marche (franchissements, signalétique, communication, bancs, arbres, aires de repos publiques...).
- Intégrer l'information voyageurs (horaires et tarifs) de tous les modes de transport existants (publics, scolaire, covoiturage, ...) et en donner accès à tous.
- Créer une Autorité de Mobilité disposant de l'ensemble des leviers d'action sur les transports et la route (infrastructure, régulation).
- Supprimer les vols intérieurs quand une alternative bas carbone de moins de 4h existe.

3. Mobilité et entreprise

Impliquer les organisations dans l'apaisement des modes de vie et la lutte contre les émissions de CO₂ :

- Rendre obligatoire le forfait mobilité durable et sanctionner l'absence de Plan de mobilité entreprise ou de mesures salariales sur le sujet.
- Imposer le renouvellement des flottes d'entreprise (véhicules de fonction et de service) au profit des petites et moyennes entreprises.

modes actifs (vélos-cargos, etc.).

- Autoriser l'échange autonome de postes entre salariés ou agents publics qui exercent la même fonction, en réduire leurs trajets.
- Autoriser les congés de longue durée au cours de la vie professionnelle.

4. Mobilité et industrie

Pour en finir avec les injonctions contradictoires liées à la production, la vente ou l'utilisation de transports polluants

- Déployer une filière industrielle de véhicules légers et facilement réparables grâce au low-tech et au retrofit
- Accompagner économiquement et socialement la transformation des secteurs automobile et aérien.

5. Mobilité et jeunesse

Lutter contre les inégalités face à la mobilité :

- Créer un « pack mobilité » à destination des jeunes incluant abonnement transports, forfait internet, apprentissage modes actifs et permis de conduire à l'école.

6. Mobilité et démocratie

Associer les citoyens aux décisions impactant leurs modes de vie, l'environnement et l'aménagement du territoire

- Attribuer 5 jours de congés-citoyens à chacun pour participer aux instances démocratiques nationales et locales

7. Mobilité et carbone

Rendre plus concrètes les émissions carbone de chacun :

- Mettre en place un compte carbone mobilité pour les individus et les entreprises permettant à chacun de connaître son empreinte carbone de son activité.

Notes

① Source : Mobilités dans les espaces peu denses en 2040 : un défi à relever dès aujourd'hui – Rapport d'information de la commission des transports (lien (http://www.senat.fr/rap/r20-313/r20-313_mono.html))

② Source : Chiffres clés - ADEME, 2018 (lien (<https://www.ademe.fr/expertises/mobilite-transport/chiffres-cles-observations/chiffres-cles>))

③ Comme cela a été reconnu dans le « Rapport sur l'impact environnemental du budget de l'État » dans le cadre du projet de loi de finances (PLF) 2021 (lien (<https://www.vie-publique.fr/rapport/276480-rapport-sur-limpact-environnemental-du-budget-de-l-etat>))

④ Source : Enquête nationale mobilité et modes de vies 2020 – Forum Vies Mobiles (lien – page 17 (https://fr.forumviesmobiles.org/sites/default/files/editor/rapport_enquete_nationale_mobilite_modes_de_vie_2020.pdf))

⑤ Source : Les déplacements des Français – IPSOS, 2022 (lien (<https://www.ipsos.com/fr/france/actualites/2022-01-11-les-deplacements-des-francais>))

Thématiques associées :

POLITIQUES

¹ http://www.senat.fr/rap/r20-313/r20-313_mono.html

² <https://www.ademe.fr/expertises/mobilite-transports/chiffres-cles-observations/chiffres-cles>

³ <https://www.vie-publique.fr/rapport/276480-rapport-sur-limpact-environnemental-du-budget-de-letat>

⁴ https://fr.forumviesmobiles.org/sites/default/files/editor/rapport_enquete_nationale_mobilite_modes_de_vie