

# Réduire l'empreinte carbone de la mobilité : la France ne se donne pas les moyens de respecter ses engagements

Paris - le 7 octobre 2020 - Cinq ans après s'être engagée dans sa Stratégie Nationale Bas Carbone pour diviser par 33 les émissions du secteur des transports à l'horizon 2050, la France a-t-elle respecté ses engagements ? Si certaines mesures récentes vont dans le bon sens, le constat reste clair, la transition vers une réduction de l'empreinte carbone de la mobilité en France n'est toujours pas enclenchée. C'est ce qui ressort de la recherche\* lancée par Le [Forum Vies Mobiles](#) avec une équipe pilotée par Jean-Baptiste Frétiigny. Pendant deux ans, il a interrogé les principaux acteurs publics des transports et de la mobilité européens, nationaux et locaux, et analysé les grands textes législatifs et réglementaires sur la transition et les discours tenus dans plus de 500 articles de presse.

La recherche\* identifie les principaux blocages expliquant cette dynamique dangereuse et le [Forum Vies Mobiles](#) propose quatre changements majeurs à mettre en œuvre pour l'inverser sans attendre et enfin réduire l'empreinte carbone de la mobilité en France.

## UNE ABSENCE DE PROJET POLITIQUE A L'ORIGINE DU DECALAGE ENTRE ENGAGEMENTS ET MISE EN ŒUVRE DE LA TRANSITION

- **La France n'a toujours pas enclenché sa « transition mobilitaire »**, au sens où il n'existe pas de projet politique cohérent permettant de réaliser les arbitrages nécessaires pour atteindre les objectifs de réduction de l'empreinte carbone liée aux déplacements dans les temps requis.
- La limitation de l'empreinte carbone des mobilités apparaît comme **un objectif consensuel** mais il est **systématiquement secondaire dans sa mise en œuvre** et la temporalité de l'urgence climatique n'est pas véritablement prise en compte. Le secteur des transports, responsable de 30% des émissions de gaz à effet de serre en France, a vu ses émissions dépasser de près de 10% les objectifs fixés par la SNBC sur la période 2015-2018 et pourtant les actions à mettre en œuvre sont remises à plus tard.
- Il existe une **compartimentation trop importante** entre la Stratégie Nationale Bas Carbone, qui prévoit de réduire significativement les émissions à l'horizon 2050 et les politiques de déplacement portées notamment par la Loi d'Orientation des Mobilités qui vise, elle, essentiellement à développer l'offre de transport. Elle n'a par exemple pas fait l'objet d'une étude d'impact environnemental. Cela résulte du fonctionnement des services au sein des ministères qui restent trop compartimentés, en raison de l'absence de projet politique cohérent.
- Un impensé majeur : **les politiques de déplacements ne sont pas assez articulées aux autres sphères de la vie sociale**. En effet, la compartimentation se retrouve également entre les politiques de transport et celles des autres secteurs qui déterminent pourtant les déplacements comme le tourisme, le travail, l'aménagement du territoire, etc.

- Parmi les leviers possibles pour réduire l'empreinte carbone de la mobilité, **l'innovation technologique**, qui fait la part belle au secteur de l'automobile, **est largement privilégiée**. Cette situation résulte en partie d'un imaginaire qui valorise la croissance sans limite des mobilités et privilégie la technologie pour apporter des réponses aux problèmes climatiques (passage du thermique à l'électrique, etc.). Le levier de l'évitement des déplacements carbonés, très efficace, est trop peu mobilisé.
- **L'État met en concurrence les collectivités** pour leur accorder les fonds nécessaires à la mise en œuvre d'expérimentations sur leur territoire, par le biais d'appels à projet. Ce **système s'avère contre-productif** pour les acteurs des collectivités locales en accaparant leur énergie par des procédures de candidature chronophages. De plus, le caractère ponctuel de ces expérimentations sur les territoires et la limitation du budget qui leur est consacré **empêchent bien souvent ces initiatives de se pérenniser** à l'échelle du territoire concerné ou de se diffuser à d'autres territoires.
- Enfin, on constate un déficit d'expertise **et une prise en compte insuffisante des modes de vie des Français et de leurs empreintes carbonés** dans les politiques actuelles de décarbonation des déplacements. Les associations, les Organisations Non Gouvernementales ainsi que les aspirations citoyennes sont insuffisamment écoutées pour permettre de mettre en place des politiques efficaces, mais aussi justes.

## **QUATRE CHANGEMENTS MAJEURS À METTRE EN ŒUVRE POUR RÉDUIRE SANS ATTENDRE L'EMPREINTE CARBONE DE LA MOBILITÉ EN FRANCE**

Les déplacements des Français ne peuvent être décarbonés d'ici 2050 que si l'on accepte de repenser en profondeur la place de la mobilité dans les modes de vies et les territoires. Grâce à cette étude, quatre leviers, impliquants des changements majeurs, ont été identifiés pour mettre en œuvre ce projet politique.

- D'abord, il faut **changer d'approche** en s'assurant de l'équité et de l'impact de la politique de décarbonation des déplacements. En premier lieu, il faut réunir un parlement où les citoyens définiraient la place qu'ils souhaitent accorder à la mobilité dans leurs modes de vie de façon à débattre de toutes ses implications : aménagement du territoire, santé, famille, travail, vie sociale. Il faut également évaluer systématiquement en amont et en aval l'impact social et environnemental des mesures préconisées.
- Ensuite, il faut **changer de priorité** et ajouter l'objectif d'évitement des déplacements (qu'il s'agisse de réorganiser le territoire pour permettre de vivre davantage en proximité ou de favoriser l'usage des technologies de communication à distance – télétravail, visioconférence, télémédecine) à la seule amélioration de leur performance énergétique. Car cette dernière ne suffira pas à diviser par 33 les émissions de carbone des déplacements d'ici 2050. Il faut également missionner les Autorités Organisatrices des Mobilités pour mettre en œuvre cet objectif.
- Le troisième levier consiste à **changer de politique industrielle** et à développer une politique transparente accompagnant économiquement et socialement les nécessaires transformations des secteurs aéronautique et automobile. Par exemple, en organisant la transformation de la filière de production des véhicules lourds de type SUV vers les véhicules légers.
- Enfin, il faut **changer de méthode** et se doter de nouveaux outils d'action publique en commençant par créer une direction interministérielle à la mobilité. Elle permettra d'assurer la cohérence de la nouvelle politique en coordonnant l'action des ministères concernés (santé, transports, aménagement du territoire, ...).

**Téléchargez la synthèse de la recherche : [ici](#)**

**\*La recherche :**

La recherche « Décarboner les mobilités : quelles politiques en France ? » a été menée par une équipe du laboratoire MRTE (Mobilités, Réseaux, Territoires, Environnement) de CY Cergy Paris Université coordonnée par Jean-Baptiste Frétiigny. Il s'agissait d'identifier l'existence ou non d'une transition des mobilités en faveur de pratiques à moindre impact carbone, en analysant comment les politiques publiques et les acteurs associés se saisissent de cet objectif.

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 Grands Causses dans l'Aveyron et l'île de La Réunion. Elle s'est aussi appuyée sur l'analyse de multiples textes juridiques et documents de 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.

**Le Forum Vies Mobiles**

Le Forum Vies Mobiles est le think tank de la mobilité, soutenu par SNCF. Pour lui, la mobilité structure le déploiement de nos modes de vie. La vitesse, la fréquence et l'échelle de nos déplacements ont fortement augmenté ces dernières décennies et ont été réorganisés par l'usage des technologies numériques. Cette mobilité intense contribue aux problèmes environnementaux (changement climatique, pollution...) et ne correspond pas pleinement aux aspirations des individus. L'ambition du Forum est d'imaginer des mobilités futures désirées et soutenables, et de penser leur mise en œuvre par étapes avec les individus, les entreprises et les acteurs publics.

**Contact presse : Agence suPR !**

Véronique WASA

06 52 22 69 07 - [veronique.wasa@becoming-group.com](mailto:veronique.wasa@becoming-group.com)