

FOCUS SUR LA MOBILITÉ QUOTIDIENNE

Présentation d'un chantier d'urgence : Crise(s), climat : vers un plan de transformation de l'économie française

The Shift Project a mis en chantier un Plan de transformation de **nos activités essentielles** (se nourrir, se loger, se déplacer, se soigner, travailler, comprendre, échanger), afin de **les rendre saines et robustes** pour les temps de **crise économique et écologique** dans lesquelles nous sommes entrés depuis quelques temps. Parmi la quinzaine de secteurs traités, celui de la mobilité quotidienne.

La crise est une occasion unique de mettre la résilience et le climat au cœur de la relance, et c'est l'objectif que se fixe le Shift par ce projet audacieux de **planification de la transition**. Sa force et son succès reposeront sur le poids que nous parviendrons à donner à ces propositions afin qu'elles trouvent un public large et puisse atteindre les décideurs économiques et politiques.

Et quel meilleur vecteur qu'un **plan de transformation cohérent, multisectoriel, centré sur l'emploi et les modes de vie, s'adressant aux citoyen.ne.s et aux professionnel.le.s** de tous les secteurs, leur permettant d'entrevoir ce que pourrait être la transition pour eux et leur métier ?



6 mai 2020 : présentation du chantier d'urgence et de la campagne de crowdfunding associée



État des lieux du secteur de la mobilité quotidienne

La mobilité quotidienne correspond aux déplacements des Français dans un rayon de 80 km autour du domicile. Un jour de semaine, un Français effectue en moyenne 3,15 déplacements et parcourt 25,2 km (17,4 km en 1982). Elle représente 60 % des km parcourus par les Français mais 70 % des émissions de GES de la mobilité des personnes (le reste est dû à la mobilité longue distance), soit environ 54 MtCO₂.

Dominée par la voiture thermique, la mobilité quotidienne représente 12 % des émissions territoriales de la France, ce qui en fait un secteur majeur à décarboner. La mobilité totale (personnes et marchandises) dépend à 95 % du pétrole. Baisser cette dépendance aux importations d'hydrocarbures est indispensable pour la résilience du secteur.

Avec l'étalement urbain, une part croissante de la population habite en zone périurbaine sans alternative satisfaisante à la voiture. Les foyers modestes consacrent une part significative de leur budget à l'achat de carburant pour des déplacements contraints (domicile-travail/études). Ils sont donc très sensibles aux évolutions du prix du carburant. Au vu des incertitudes sur la disponibilité et le prix du pétrole à l'avenir, le plan de transformation tiendra compte de la vulnérabilité de certaines populations à ces chocs.

Nous explorerons quatre axes d'action pour faire évoluer les usages – les comportements de mobilité – et les véhicules : réduire le nombre de km parcourus ; induire un report vers des modes moins carbonés et mieux remplis ; améliorer les véhicules et leurs carburants ; accompagner le changement de comportements et promouvoir une vision désirable de la mobilité décarbonée. Nous tenons pour acquis que la décarbonation de ce secteur ne pourra émerger que d'une combinaison de l'ensemble de ces axes d'actions.

Les grands axes d'évolution que notre plan explorera

Diminuer le nombre de kilomètres parcourus

Réduire le besoin de déplacement, c'est repenser la manière dont on effectue ses activités, alors que certaines d'entre elles sont nécessaires au secteur productif (trajets domicile-travail, tournées ou déplacements professionnels courts, etc.).

Afin de réduire le besoin de déplacement, nous évoquerons les leviers suivants :

- L'urbanisme et l'aménagement du territoire, afin de développer une **ville des courtes distances** ;
- **Le télétravail**, pour limiter les trajets domicile-travail avec une attention à ses effets rebonds potentiels (usages du numérique, chauffage des bâtiments, éloignement résidence/travail) ;
- Le développement d'un système de **distribution des achats du e-commerce** par tournées, qui sera abordé en cohérence avec le secteur du fret.

Report vers des modes plus sobres en carbone et mieux remplis

La voiture représente 65 % des déplacements effectués et 83 % des distances parcourues, avec un taux d'occupation moyen de 1,3 personnes/voiture. La marche représente 22 % des déplacements mais 2 % des km parcourus. Les transports collectifs (train, bus) constituent 8,4 % des déplacements et 10 % des km parcourus. Le vélo représente 2,7 % des déplacements et 1 % des distances parcourues, malgré un taux d'équipement moyen de 1 vélo par foyer. Pour réduire les émissions de GES, le report doit s'effectuer en priorité vers les modes les plus sobres en carbone : **la marche, les cycles (et autres deux-roues et engins électriques légers), les transports en commun et enfin le covoiturage.**

Nous proposerons le développement de ces modes alternatifs à la voiture en solo, incluant **la création d'infrastructures et de services dédiés.** Nous proposerons en parallèle des actions pour **réduire la place de la voiture dans l'espace public**, plus ou moins poussées selon le tissu urbain concerné. Elles viseront en priorité les zones dans lesquelles on peut le plus facilement se passer de voiture. Menées conjointement, ces mesures permettront un report modal significatif sur le long terme. Cette évolution sera pensée en cohérence avec la production d'énergie, l'urbanisme et le génie civil.

Les **services seront développés en appui de l'offre physique** de mobilité, qui reste prioritaire, comme les outils au service de l'approche Mobility as a Service (MaaS) visant à optimiser l'usage des services existants et l'autopartage permettant la démotorisation des ménages.

Accompagner la transformation du parc automobile

Malgré les évolutions attendues en matière de modes de vie et d'urbanisme, certains trajets resteront difficilement réalisables autrement qu'en voiture, en particulier à court-terme. En complément des mesures décrites précédemment, il sera nécessaire de planifier la décarbonation du parc automobile. Pour tous les véhicules, thermiques ou électriques, il sera nécessaire de revenir à des **véhicules plus sobres : plus légers, moins puissants, plus aérodynamiques** (voir aussi la section sur l'industrie automobile). Pour les véhicules thermiques il s'agira de généraliser la production de la voiture à 2 l/100 km. D'autre part, il faut **électrifier massivement le parc automobile.** La quasi-totalité de la flotte de bus urbains doit s'orienter vers des motorisations décarbonées. Ces changements devront être cohérents avec le secteur de l'énergie, qui assurera l'alimentation de la mobilité (par l'électricité ou les agrocarburants) ainsi que l'industrie lourde, pour les enjeux de dépendance et criticité des matières premières.

Rendre la mobilité décarbonée accessible et désirable

Notre plan devra prévoir des manières de **déconstruire l'imaginaire lié à la voiture pour lui substituer un rôle plus fonctionnel et circonscrit**, et à l'inverse rendre l'usage des modes actifs et partagés possible et désirable. Cela pourra passer par la restriction de la publicité automobile, la sensibilisation, l'accompagnement des employeurs dans la décarbonation de la mobilité de leurs salariés.

Étant donné l'ampleur de la transformation que proposera notre plan, et le rôle crucial de la mobilité dans la transition, il nous semble impératif **d'organiser le suivi et l'évaluation des actions menées**, par exemple avec la création d'un observatoire national de la mobilité quotidienne. Par ce suivi, nous chercherons notamment à évaluer la rapidité de mise en œuvre et l'efficacité de ces mesures.

L'évolution des usages transformera les emplois du secteur

L'évolution des usages de la mobilité sera structurante pour les industries associées, et donc leurs emplois. On peut s'attendre à des conséquences telles que des changements de métiers et de pratiques dans la conception, la production, et les services relatifs à l'automobile. À terme, nous anticipons un bilan globalement négatif avec une perte d'emplois dans le secteur de l'automobile qui ne sera probablement pas entièrement compensée par le développement des mobilités actives et partagées. Ces évolutions seront pensées en cohérence avec les autres secteurs, notamment l'industrie des transports.

The Shift Project

The Shift Project est un think tank qui œuvre en faveur d'une économie libérée de la contrainte carbone. Association loi 1901 reconnue d'intérêt général et guidée par l'exigence de la rigueur scientifique, notre mission est d'éclairer et influencer le débat sur la transition énergétique en Europe. Nos membres sont de grandes entreprises qui veulent faire de la transition énergétique leur priorité.

Contact

Ce travail est piloté par Clémence Vorreux (The Shift Project), avec Alessia Clause (The Shift Project) Paul Boosz (The Shift Project) et Laura Foglia (Experte en mobilité, autrice principale du Guide pour une mobilité quotidienne bas carbone) :

clemence.vorreux@theshiftproject.org

Photo de couverture : © MarcelC / iStock | Mise en page : Quentin Pig