



SYNTHÈSE

Mobilité quotidienne



Le secteur aujourd'hui

La mobilité quotidienne regroupe l'ensemble des déplacements réalisés par les résidents en France dans un rayon de 100 km de leur domicile. Ce secteur regroupe également plusieurs activités professionnelles (exploitation des transports en communs, services de partages de véhicules...). Il reste dominé par la voiture thermique (82 % des kilomètres parcourus). La mobilité quotidienne représente 8500 km par habitant chaque année, et consomme près de 18 millions de tonnes d'équivalent pétrole (Mtep) d'énergie dans le même temps. Elle génère ainsi près de 11 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) de la France.



Les outils de la transformation

Le secteur de la mobilité quotidienne devra être plus sobre, via notamment une réduction rapide du nombre de kilomètres parcourus via le télétravail. Sur le long terme, des transformations urbanistiques et d'aménagement du territoire permettront également de réduire les distances parcourues. Le report vers des modes de déplacement plus sobres en carbone doit également être envisagé (marche, vélo avec ou sans assistance électrique, deux-roues électriques légers, transports en commun électrifiés...). Enfin, le taux de remplissage des voitures peut être amélioré via le développement du covoiturage.



Le secteur à l'issue de la transformation

La mobilité quotidienne par habitant a été réduite de 10 %. La consommation d'énergie du secteur est quant à elle réduite de plus de 80 % et les émissions de GES de plus de 90 %. L'électricité représente à présent 54 % de l'énergie consommée, contre 3 % en 2020. L'essentiel des trajets courts sont effectués grâce à des modes de transport actifs, ou légers et électrifiés. Pour les trajets plus longs, l'usage de la voiture a significativement diminué (mais reste majoritaire) au profit des bus express, autocars ou trains régionaux.



Les questions qui nous restent à explorer

- **Dans le secteur** : il n'y a pas de chiffrage de l'évolution du nombre d'emplois. De même, la difficulté de faire changer nos comportements de mobilité doit être davantage investiguée.
- **En lien avec le reste de l'économie** : l'évolution de l'urbanisme des villes ainsi que l'évolution globale de l'emploi doivent être pleinement mises en cohérence avec les usages de la mobilité courte distance.



L'emploi

La création d'emplois dans la production des véhicules actifs, légers, électrifiés, et les services associés, reste à estimer. Cependant, elle ne compensera certainement pas la perte d'emplois dans le secteur de l'automobile.



Les impacts

- **Les plus** : forte diminution des émissions de GES, forte résilience du secteur face à une diminution de l'approvisionnement pétrolier, environnement urbain apaisé et moins pollué.
- **Les limites** : changement des modes de mobilité qui doit être accepté par la population, notamment l'usage accru des nouveaux modes de déplacement (vélo, s-pedelec, scooter électrique, matériel divers...) au détriment de l'usage de la voiture.