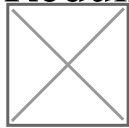


# Réduire l'empreinte carbone de la mobilité : quelles politiques en France



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><a href="mailto:christophe.gay@forumviesmobiles.fr" title="MAIL">Contact : Christophe Gay </a></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>

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

## 1. La recherche

La recherche a été menée par une équipe du laboratoire MRTE (Mobilités, Réseaux, Territoires, Environnement) de l'Université de Savoie. Dans la continuité de la recherche internationale sur les Mobilités décarbonées (<http://transition-mobilité.org/>), l'étude 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 saisisissent-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 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 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 CO<sup>2</sup> 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.

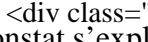
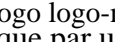
Pourtant, comme au niveau international, les politiques de limitation de l'empreinte carbone des transports en France privilégient le levier technologique, dans une logique de croissance verte et de renforcement de l'industrie. Elles donnent alors la priorité à l'innovation technologique et aux régimes 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 CO<sup>2</sup> liées au transport depuis 1960 montre que la courbe des émissions de CO<sup>2</sup> 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 : logement, territoire, travail, loisirs, tourisme, santé, etc.

## 2.2. Une absence de projet politique à l'origine de ce décalage entre engagements et mise en œuvre

 <https://fr.forumviesmobiles.org/>  <http://forumviesmobiles.org/themes>  
Ce constat s'explique par une fabrication de politiques qui manque de cohérence, se traduisant par la fragmentation insurmontable de leurs portages et des objectifs contradictoires.

### Des politiques compartimentées et en manque d'action transversale

À l'échelle nationale comme à l'échelle locale, il n'y a pas de politique transversale qui englobe mobilité, environnement, territoires, politiques sociales et économiques, ni d'articulation entre les politiques nationales et locales. Au contraire, ces différents enjeux sont traités de manière sectorielle, en silo. Par exemple, au sein du Ministère de la Transition écologique et solidaire, les différentes directions poursuivent chacune un objectif prépondérant qui leur est propre, sans mise en cohérence réelle. La Direction Générale de l'Énergie et du Climat (DGE) porte une partie des objectifs environnementaux et industriels de l'État, liés à la qualité de l'air, à la réduction de la décarbonation, notamment à travers la SNBC ; son approche s'appuie essentiellement sur des solutions technologiques. La Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer (DGITM), qui a été porteuse des Assises Nationales de la Mobilité (ANM) et du LOM, a pour principal objectif de répondre à la demande de déplacement et s'appuie notamment sur le report modal et le développement de l'offre. La Direction Générale de l'Aménagement, du Logement et de la Nature (DGALN) pourrait apporter davantage de transversalité en portant la question de l'évitement des mobilités, notamment à travers ses politiques d'aménagement du territoire, mais elle est très peu mobilisée dans les politiques de limitation de l'empreinte carbone des mobilités.

[[{"type": "media", "fid": "4417", "attributes": {"typeof": "foaf:Image", "width": "1118", "height": "783", "alt": ""}, "view\_mode": "full"}]]

### Les modes d'action publique en crise

Par le biais d'appels à projet, l'État met en concurrence les collectivités pour leur accorder les fonds nécessaires à la mise en œuvre d'expérimentations sur leur territoire. Ce système s'avère contre-productif pour les acteurs des collectivités locales en raison de l'absence d'énergie par des procédures de candidatures chronophages. De plus, le caractère ponctuel de ces expérimentations sur le territoire et la limitation du budget qui leur est consacré empêchent bien souvent ces initiatives de se pérenniser à l'échelle du territoire ou de se diffuser à d'autres territoires.

Par ailleurs, on constate un déficit d'exigence dans la mise en œuvre des outils de décarbonation de la mobilité. Les politiques de mobilité s'appuient sur des outils comme les Plans de Déplacement Urbains (PDU), pour les collectivités, ou encore les Plans de Mobilité Employeur (PDME), pour les entreprises. Ces outils visent à instaurer des règles qui doivent être respectées. En pratique, il n'y a souvent pas de contrôle quant à la mise en place de ces mesures, ni de suivi dans le temps de leurs réalisations.

### Les modes de vie et les enjeux de justice sociale insuffisamment pris en compte dans les politiques de transport

Alors que la création d'un « Ministère de la Transition Écologique et Solidaire » en 2017 affichait l'ambition de construire une transition juste, les enjeux de justice sociale et territoriale ne sont pas assez intégrés aux politiques de mobilité. Les acteurs ont une mauvaise connaissance de la diversité des pratiques de mobilité et des modes de vie des personnes dans les différents territoires ; par conséquent, les politiques n'en tiennent pas suffisamment compte et cela porte atteinte à la construction de politiques justes. L'empreinte carbone des individus est très différente en fonction du revenu, ce qui n'avait pas été suffisamment pris en compte dans le projet de taxation carbone, notamment.

Du point de vue territorial, les acteurs ont souvent une vision duale qui oppose centres et périphéries, territoires denses et territoires moins denses. Les métropoles sont ainsi opposées à tout le reste du territoire national, que certains acteurs ont tendance à considérer comme un ensemble homogène caractérisé par une forte dépendance à la voiture, alors que les spécificités des territoires nécessitent une vision plus fine et une bonne connaissance des pratiques mobiles et immobiles de leurs habitants.

Les acteurs à même de porter la question des pratiques et des réalités sociales ne sont pas assez impliqués dans la fabrication des politiques.

Les acteurs qui portent ces enjeux, notamment la société civile<sup>[1]</sup> et les collectifs locaux comme les associations d'habitants, sont encore trop peu impliqués dans la fabrication des politiques. Alors que les citoyens pourraient avoir un rôle-clé pour porter leurs intérêts auprès des élus, en tant qu'experts de leurs propres modes de vie, les formes de concertation existantes sont en

peu efficaces.

<div class="logo logo-mobile"> <a href="https://fr.forumviesmobiles.org/">](https://fr.forumviesmobiles.org/) 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 moderne mobilité (bien-être, santé, convivialité, sensorialité). Par exemple, en interdisant la publicité pour les véhicules les plus

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'act 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 b 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 indiv 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\_mod

<!-- 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. Lo maîtrisées, ces émissions continuaient à augmenter, contrairement à celles des autres secteurs économiques. Avec la m 2015 d'une Stratégie Nationale Bas Carbone visant à diviser par 33 les émissions du secteur d'ici 2050, on pouvait cro s'agissait de prendre acte du problème et de relever le défi avec ambition. Cinq ans plus tard, peut-on dire qu'il existe dynamique de « transition mobilitaire » en France ? Le Forum Vies Mobiles a lancé une équipe de recherche pilotée p Baptiste Fréty qui, pendant deux ans, a mené l'enquête.

Envoyer une notification

Désactivé

Thématique

Transition écologique

Transports collectifs

Vélo et marche

Villes et territoires