

« Il faut un choc majeur d'offres de transports en commun et de contraintes sur la voiture pour réduire de 60% nos émissions d'ici 10 ans »



Soumis par Forum Vies Mobiles le lun, 10/19/2020 - 11:05

Chapô

Réduire de 60% nos émissions de CO2 d'ici 10 ans, comme le prévoit le Parlement européen, oblige à un report modal que nous n'avons jamais connu. Jean Coldefy précise les implications d'un tel objectif, qui oblige à un choc d'offres de transports en commun et de contraintes sur l'usage de la voiture. Financer un tel programme suppose une révolution dans la tarification de la mobilité. Les responsables politiques en ont-ils conscience et comment embarqueront-ils les citoyens pour ce faire ?

Présentation longue

Pour contenir le réchauffement climatique à +1.5° C, il nous faut d'ici 10 ans réduire de 60% nos émissions de CO2, maintenant fixé tout récemment par le Parlement européen. Les mobilités sont en France le premier poste d'émissions, la voiture en compte pour moitié et, au sein de ces émissions, celles des déplacements pour accéder aux agglomérations occupent la plus large part. En 20 ans, les dynamiques économiques métropolitaines, la perte de substance industrielle dans les autres territoires et la mutation des prix de l'immobilier dans les grandes agglomérations ont induit une désynchronisation entre lieu de travail et lieu de résidence. Le TER n'a malheureusement pas suivi cette dynamique territoriale, et avec un urbanisme d'éparpillement, ceci a grandement accru l'usage de la voiture pour accéder aux emplois des agglomérations. Ces flux représentent la moitié des émissions de la région parisienne, tandis que les déplacements dans les centres urbains ne pèsent que 2%, la part restante étant celle au sein des couronnes et du périurbain.

[[{"type": "media", "fid": "4402", "attributes": {"typeof": "foaf:Image", "width": "1024", "height": "451", "alt": ""}, "view_model": "small"}]]
Source J Coldefy d'après données CEREMA DEEM / ENTD

Les leviers pour diminuer les émissions de CO2

Pour baisser ces émissions, il y a trois moyens possibles : réduire les émissions des véhicules, diminuer les distances parcourues ou basculer de la voiture individuelle vers les transports partagés – ce que l'on appelle le report modal.

[[{"type": "media", "fid": "4403", "attributes": {"typeof": "foaf:Image", "width": "1500", "height": "320", "alt": ""}, "view_model": "small"}]]
Source J Coldefy

- Diminuer les émissions des véhicules

C'est l'enjeu de la voiture électrique. En France, elle a le potentiel de diviser par 4 les émissions de CO2 attribuées à la voiture, compte tenu du mix énergétique largement décarboné. La difficulté réside dans la vitesse de son déploiement d'une part et le coût d'autre part, ce dernier ne devant être équivalent à celui d'une voiture thermique qu'en 2025. Or, une voiture thermique achetée en 2020 sera encore là en 2035, et il est estimé dans ces conditions que d'ici 2030, dans le meilleur des cas, la voiture électrique contribuera qu'à hauteur de 20% à la réduction des émissions de CO2 de la mobilité.

- Diminuer les distances parcourues

C'est organiser les espaces pour limiter l'usage de la voiture et la consommation d'espace qu'elle induit. Cela implique un aménagement du territoire qui se fonde sur une proximité assurée non pas par la vitesse, mais par les distances. L'aménagement

ainsi favoriser la marche et le vélo pour les déplacements de proximité et les transports en commun pour les déplacements
trajets domicile/travail pour les déplacements de proximité, mais aussi les transports en commun pour les déplacements de
parcourues, c'est aussi organiser différemment les activités, par exemple à travers le développement du télétravail – de
montrent cependant que les télétravailleurs ne sont pas forcément ceux qui se déplacent le moins^[1]. Il faudra analyser
comment la crise de la Covid-19 impactera durablement ou pas la fréquence et la distance de nos déplacements.

L'histoire nous montre que les distances parcourues en France sont stables depuis 20 ans : 45 km/j/hab. Si la voiture électrique
n'assure que 20% de réduction des émissions d'ici 10 ans et qu'il y a peu de chance que les distances parcourues baissent
significativement, il faudra pour tenir que le report modal assure un transfert de la voiture vers des transports partagés
considérable, surtout lorsque l'on sait que la part kilométrique de la voiture est quasi stable depuis 30 ans à 80%, et ce
milliards d'euros investis dans les transports en communs urbains et dans le TGV (source CTN / SDES).

[[{"type": "media", "fid": "4411", "attributes": {"typeof": "foaf:Image", "width": "1186", "height": "644", "alt": ""}, "view_mode": "full"}]
Évolution des passagers x km / habitant 1960 – 2017 (Aurélien Bigo^[2]) et PIB / hab (J Coldefy)

Le report modal au cœur du dispositif de décarbonation de la mobilité

- Développer les liaisons périphéries / métropole

Le levier du report modal sera donc le cœur de la transition énergétique. Il faut porter l'effort de la décennie qui s'ouvre
entre les périphéries et les zones d'emplois des métropoles, donc bien au-delà des hypercentres.

Favoriser le vélo sera-t-il suffisant ? Le vélo coche toutes les cases de la mobilité urbaine : il va plus vite que la voiture
pointe, il occupe 3 fois moins d'espace et n'émet pas de GES. Pour finir il est économe en fonds publics. Malgré ces avantages
indéniables, le principal défaut du vélo est sa portée. Les flux de voitures entrants dans les agglomérations pèsent 50%
des agglomérations (voir figure 1), et ces déplacements peuvent difficilement être réalisés à vélo. Strasbourg, Copenhague
Amsterdam, les villes championnes du vélo, comptent jusqu'à 10 fois plus de part de déplacements à vélo qu'à Lyon. La
part de la voiture est plus forte dans ces villes qu'à Lyon, où la part du transport en commun est plus élevée. Les villes
très développées sont également celles où l'on marche le moins. L'efficacité du vélo sur le report modal est une thèse qui
vérifiée en ville dans les proportions imaginées par ses supporters. C'est donc surtout dans les territoires au-delà des centres
périphériques des grandes agglomérations qu'il faudrait développer les pistes cyclables pour des déplacements jusqu'à
le VAE), pour lesquels la marche à pied est plus difficile parce que les distances à parcourir plus élevées. C'est aussi un
vélo + transport en commun qu'il faudra rechercher pour faire baisser l'usage de la voiture, en déployant massivement
vélos pour accéder aux cars, tramways, métros.

[[{"type": "media", "fid": "4412", "attributes": {"typeof": "foaf:Image", "width": "985", "height": "305", "alt": ""}, "view_mode": "full"}]

Pour faire face à l'enjeu des liaisons périphéries / métropole, il faut déployer un package mobilité comprenant :

- des parcs-relais très en amont des métropoles, combinés à des services de cars express hautes fréquences (toutes
en heures de pointe par exemple) sur voies réservées assurant le lien périphérie/centre. Ces parcs-relais doivent avoir
vélos et des voitures en nombre suffisant. Il faudrait les multiplier par 40 en les étendant bien au-delà des centres
l'offre actuelle étant totalement indigente (il existe par exemple 30 000 places de parcs-relais en Île-de-France pour
de véhicules en circulation chaque jour). Voilà pourquoi des centaines de milliers de voitures entrent chaque jour
métropoles (1 million dans Paris, 250 000 dans la métropole de Lyon).
- des outils numériques (Mobility as a Service – MaaS) permettant de limiter le coût temporel pour l'utilisateur de l'outil
permettant de passer d'un mode à l'autre de manière simple. Il faudra également développer de nouvelles offres
tarification adaptée et enfin de connaître finement la demande de mobilité^[3]. Ces outils doivent aussi assurer la
carrefours à feux des transports en commun et une gestion optimisée des trafics.

Avec ce dispositif, le citoyen pourra économiser du temps et de l'argent de l'ordre de 10h et de 200 € par mois pour ce km chaque jour - plus d'hydro-mobilité. 2</sub> d'ici 2050, mais dans les 20 dernières années nous n'avons réussi à faire baisser les distances journalières parcourues, ni la part modale de la voiture. Si l'on prend au sérieux ces objectifs politiques, et sauf à renoncer à s'occuper du réchauffement climatique, il faudra réduire comme jamais l'usage de la voiture dans l'accès aux grandes villes, de l'ordre de 50%, grâce à un choc massif d'offre de transports en commun et de contraintes sur la voiture. Les politiques iront-ils, au-delà des vœux pieux, jusqu'à mettre en œuvre un tel programme et convaincre les citoyens pour qu'ils l'acceptent ?

<!-- Notes -->

[^1]: À ce sujet, voir l'Enquête nationale Mobilité et modes de vie

<https://fr.forumviesmobiles.org/projet/2019/01/07/enquete-nationale-mobilite-et-modes-vie-12796> [^2]: Voir aussi l'article d'Aurélien Bigo, « La Stratégie nationale bas-carbone peut-elle faire l'économie d'un ralentissement des mobilités » <https://fr.forumviesmobiles.org/mobilithese/2020/06/18/strategie-nationale-bas-carbone-peut-faire-leconomie-dun-ralentissement-des-mobilites-13345> [^3]: Voir à ce sujet les travaux de l'Observatoire numérique des mobilités.

Date de publication

19 octobre 2020

Visuel



Mots clés

report modal

Transition

Politiques publiques

Thématique

Futurs

Automobile

Transition écologique

Transports collectifs

Villes et territoires

Auteur(s)  <https://fr.forumviesmobiles.org/> 

Jean Coldefy (Directeur du programme mobilité 3.0 ATEC ITS France)

[Index / Ordre d'affichage](#)

129