

# Synthèse collective - session 3

## *Quelles solutions pour quels territoires ?*

### **Décarbonation/équité/efficience : il faut tenir les 3 !**

**La décarbonation a commencé, sauf dans les transports**, qui représentent autour de 30% des émissions nationales, et la voiture à elle seule 16%.

- On aborde la décarbonation des mobilités de manière technique. L'équation de Kaya pointe vers différents leviers mais aucun ne fonctionne à la mesure de ce qui serait nécessaire : le nombre de km parcourus ne baisse pas, le report modal est marginal malgré des investissements publics considérables, la bascule vers le véhicule électrique est lente (3% du parc aujourd'hui).
- On néglige trop les questions de justice et d'efficience.

### **La mobilité est un enjeu de justice sociale**

- « La mobilité est l'un des principaux moyens d'égalisation des niveaux de vie » (E. Duflo).
- Les 10% les plus riches se déplacent 2 fois plus que les 10% les plus pauvres pour les seules mobilités du quotidien.
- La contrainte sur les mobilités est particulièrement mal vécue quand elle est perçue comme organisée par les politiques publiques (Gilets jaunes).
- Les ZFE pénalisent les ménages modestes des périphéries. Les aides accompagnant leur mise en place sont réservées aux résidents des métropoles.

### **La question de l'efficience des financements n'est pas assez posée**

- On a investi 125 milliards dans les TP depuis 20 ans pour une baisse de 3 points de la part modale de la voiture.
- L'efficience suppose d'examiner trois critères, qui montrent que celle des TER est souvent faible :
  1. L'adéquation offre/demande : La demande ne justifie pas toujours la mise en place de trains. Les TER ont un taux de remplissage moyen de 29%. Or le seuil de remplissage à partir duquel le TP devient plus avantageux que la voiture individuelle en termes de dépenses d'exploitation est compris entre 30% pour les TER mis en concurrence et 50% pour les TER SNCF.
  2. Le coût passager.km : les coûts du TER limitent les fréquences et donc la fréquentation. (0,38 euros par pass.km en France – soit 50% de plus que la voiture en coût d'exploitation - contre 0,2 en Allemagne).
  3. Le coût de la tonne de CO2 évitée. Or 1/3 des TER roulent au diesel : selon le remplissage, ils peuvent émettre plus que l'équivalent voiture.
- Le car est concurrentiel en termes de dépenses d'exploitation par rapport à la voiture dès 12 personnes/véhicule (contre entre 90 et 140 pour un TER). Il est attractif s'il permet d'améliorer l'offre par plus de fréquence (« la fréquence est le premier frein à l'usage des TP », Crédoc) pour un coût moindre (2,5 fois moindre que le train pour la même capacité et 4 fois plus de fréquence).
- Le domaine de pertinence de chaque solution de mobilité est fonction, non seulement de la distance mais aussi du volume de déplacements et du coût de la tonne de CO2 évitée.
- En termes de financement, moins d'un quart des usagers consentiraient à payer plus d'impôts pour le financement des transports (Crédoc). Mais il existe un consentement à payer pour des TP fiables et de qualité (dans l'agglomération lyonnaise, le ratio R-D est le plus faible des grandes

métropoles régionales, alors que la part modale des TC y est la plus élevée), à condition que la tarification soit modulée en fonction des revenus.

### Les débats sur la voiture charrient un lot de contre-vérités :

- FAUX : « la moitié des déplacements en voiture font moins de 3km ». C'est méconnaître la réalité des chaînes de déplacements (50% des déplacements sont chaînés et seulement 7% des trajets non chaînés en voiture font moins de 3 km).
- FAUX : « une voiture coûte 6000 euros par an ». C'est méconnaître la réalité des achats de voiture, majoritairement d'occasion (l'âge moyen de l'achat de la 1<sup>ère</sup> voiture neuve est de 57 ans et le prix d'achat est inférieur à 15 000 euros pour 80% des achats).
- FAUX : les jeunes se détournent de la voiture. En réalité, 82% ont une voiture ou l'intention d'en acheter une - ce qui est proche de la situation actuelle des ménages - et 94% ont le permis ou ont l'intention de le passer, Crédoc.

### C'est dans le périurbain que se joue la décarbonation

- 90% de la population vit dans l'aire d'attraction d'un pôle urbain, mais seulement 50% vit dans un pôle urbain. **42% de la population habite une zone périurbaine** (à ne pas confondre avec les banlieues pavillonnaires).
- La moitié des émissions imputables aux déplacements de personnes en voiture est liée aux déplacements entre les agglomérations et le périurbain et au sein du périurbain. Le reste est lié aux déplacements entre aires urbaines et longue distance. En revanche, l'impact carbone des déplacements au sein des premières couronnes des pôles urbains est marginal > l'enjeu n'est plus là.
- Seulement 8% des adultes résidant dans les couronnes périurbaines ne disposent pas de voiture, contre 26% dans les communes centres des pôles. La situation géographique est déterminante pour l'usage de la voiture (habitants des couronnes périurbaines ou de communes hors attraction des villes).
- Dans l'aire urbaine de Lyon, hors métropole, la part de la voiture est de 66% en nombre de déplacements, 80% en km parcourus (contre 26 et 27% à Lyon et Villeurbanne).
- L'offre est très déficitaire pour les transports publics depuis le périurbain vers les agglomérations (de l'ordre de 10 déplacements pour une place dans l'aire urbaine de Lyon par exemple).
- Il faut investir dans l'offre de transports capacitaires pour les déplacements centre-périphérie et dans les parcs relais pour favoriser les rabattements.

### L'enjeu d'accéder aux métropoles

- Le RER métropolitain lyonnais vise à renforcer le réseau ferré structurant en améliorant notamment les fréquences (1/4 d'heure en heure de pointe) et les amplitudes horaires (5h-23h) à l'horizon 2035-2040. Mais les nœuds ferroviaires constituent des goulets d'étranglement pour le déploiement des RER métropolitains. Désaturer l'étoile ferroviaire lyonnaise suppose des investissements lourds sur lesquels il n'existe pas de consensus à ce jour. Or « le projet de RER métropolitain date de 2007 ! » (JC Kohlhaas).

- Là où l'investissement ferroviaire est plus lointain, ou non justifié par la fréquentation, le car constitue une alternative attractive s'il permet d'accroître les fréquences, si sa fiabilité est garantie par des voies réservées et s'il est bien relié aux réseaux lourds.
- Les lignes de covoiturage sont une solution intéressante pour desservir les zones d'emploi (10% de part modale pour le covoiturage dans la Bay Area en Californie). Là où les flux de déplacements sont importants, l'attente est très limitée.
- Les parcs relais doivent être développés et leur capacités/modalités d'accès bien étudiées. Le rabattement sur les TC ne fonctionne que si le déplacement en voiture représente moins d'un tiers du trajet.
- Le vélo peut être une solution de rabattement, à deux conditions : la sécurité et le stationnement. Il faut des réseaux lisibles, sécurisés et continus au-delà des périmètres administratifs. Alors que le vélo est devenu l'objet de politiques publiques importantes dans les métropoles (500 millions d'investissement dans la métropole de Lyon sur la mandature), les Départements le considéraient jusqu'à présent comme une pratique d'agrément, pas un mode de déplacement quotidien. Mais les perceptions changent et certains Départements étudient une réaffectation de leurs voiries (ex. Manche).

## Repenser les politiques de mobilité à l'échelle des aires urbaines et aligner les politiques

- Les interco ne sont en général pas à l'échelle des bassins de mobilité.
- Les AO ne disposent pas toujours de la maîtrise de l'espace public.
- La région lyonnaise s'efforce de répondre à cette problématique : Sytral Mobilités, le syndicat mixte devenu établissement public, qui est l'AOM pour le réseau de TC et le covoiturage, couvre la métropole lyonnaise et le territoire du département du Rhône, soit 80 x 50 km. La métropole et le Sytral ont créé deux SPL communes pour gérer les interfaces usagers et le stationnement. A l'échelle de l'aire métropolitaine lyonnaise (englobant St Etienne), la coordination tarifaire est assurée par le SMT.  
En outre, les « tables de coopération » permettent de collaborer à une large échelle sur certains enjeux, comme la requalification du réseau routier.  
En revanche, le dialogue entre la région et la métropole est au point mort...

## Mobilité et urbanisme : on ne part pas d'une page blanche !

- L'émiettement communal français a abouti à une forte dispersion des densités au sein des aires urbaines, avec une dissociation entre urbanisme et réseaux de TC (au contraire de villes comme Oslo ou Copenhague, qui ont su mettre en place un *Transport Oriented Development* (TOD)).
- Pour concrétiser l'idéal de la « cité-jardin », « les Français ont utilisé la mobilité automobile et le pouvoir des sols confiés aux maires » (E Charmes). La crise sanitaire et le télétravail ont remis une pièce dans la machine.
- L'enjeu est moins la forme urbaine (l'habitat individuel) que la localisation du logement, moins l'étalement que l'éparpillement/émiettement urbain.
- L'héritage est déterminant (la concentration des *nouveaux logements* sur les polarités n'a qu'un impact limité)

- *Partir de l'existant, c'est explorer d'autres modèles que la densité urbaine. Par exemple, le mouvement « retosuburbia » montre qu'il est possible d'atteindre 2 tonnes d'émissions en cultivant l'autonomie sur une parcelle de 1000 m<sup>2</sup><sup>1</sup>.*

### **Ressources documentaires citées en session :**

Coldefy J. Levy J., Réforme territoriale : pour une démocratie locale à l'échelle des bassins de vie, institut Terram, avril 2024, <https://institut-terram.org/publications/reforme-territoriale-pour-une-democratie-locale-a-lechelle-des-bassins-de-vie/>

Coldefy J., Mobilité du quotidien : l'indispensable révision du modèle économique des transports publics, Terra nova, juin 2023, <https://www.lagrandeconversation.com/economie/mobilite-du-quotidien-lindispensable-revision-du-modele-economique-des-transport-publics/>

6T, Mobilité et vagues de chaleur - Études des impacts actuels et projections des conséquences du dérèglement climatique, 2024, <https://www.6-t.co/etudes/mobilite-et-vagues-de-chaleur-etudes-des-impacts-actuels-et-projections-des-consequences-du-dereglement-climatique>

Raux C., Charmes E., Tous en ville ! Faut-il empêcher l'émiettement périurbain pour décarboner la mobilité, Revue européenne de géographie, 2021, <https://journals.openedition.org/cybergeo/36910>

A-Urba, le vélo, une innovation périurbaine, 2019. <https://www.aurba.org/productions/le-velo-une-innovation-periurbaine/>

Forum Vie Mobile, « Que peut-on attendre du covoiturage quotidien pour la transition écologique ? », 2023, <https://forumviesmobiles.org/recherches/15615/que-peut-attendre-du-covoiturage-quotidien-pour-la-transition-ecologique>

---

<sup>1</sup> Voir par exemple, <https://laviedesidees.fr/La-permaculture-est-un-urbanisme>