

# LA SOBRIÉTÉ

# DES MOBILITÉS

MODÉRER LA DEMANDE DE TRANSPORTS ET ADAPTER L'OFFRE



Le secteur des transports est le premier responsable des émissions de gaz à effet de serre en France et dans le monde, et est également une source non-négligeable d'émissions de particules fines et d'artificialisation des sols. La voiture individuelle est à la fois le mode de déplacement privilégié des Français·es et la 1<sup>re</sup> source d'émissions de GES du secteur des transports. **Comment les collectivités peuvent-elles participer à la réduction des impacts des transports tout en offrant un service de mobilité efficace à leur population ?**

## CHIFFRES CLÉS

La voiture individuelle est responsable de

**53%** DES ÉMISSIONS DE GES du secteur des transports

**60%** DES DÉPLACEMENTS < 5KM sont effectués en voiture (trajets domicile-travail)

**13** MILLIONS DE FRANÇAIS-ES

sont en situation de « précarité mobilité » du fait de la dépendance à la voiture individuelle et aux énergies fossiles (FNH)

## BON À SAVOIR

L'électrification des véhicules s'accompagne d'une extraction importante de métaux à fort impact environnemental. Si toutes les voitures vendues dans le monde étaient équipées de batteries, les réserves prouvées de lithium seraient épuisées en 22 ans et celles de cobalt en 7 ans (Réseau Action Climat).

## COMPRENDRE LE PROBLÈME

### >>> Une demande en hausse depuis 60 ans

Depuis 1960, l'évolution croissante de la demande de transport est **le principal facteur responsable de la hausse des émissions de CO<sub>2</sub> du secteur**. La Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) distingue 5 leviers pour réduire les émissions de GES liées aux déplacements : la demande de transports, le report modal, le taux de remplissage, l'efficacité énergétique et l'intensité carbone de l'énergie. Au sens strict, seule la modération de la demande de transports relève de la sobriété (diminution du nombre de kilomètres parcourus ou du nombre de déplacements réalisés, particulièrement en véhicule motorisé).

### >>> Les déplacements domicile-travail

En 2019, en France, la voiture est le premier mode de déplacement pour la mobilité du quotidien (62,8%), suivi de la marche à pied (23,7%), des transports en commun (9,1%) et du vélo (2,7%). Les déplacements domicile-travail constituent **le plus fort gisement de réduction de la demande** : ils représentent en moyenne 172 km par semaine et par personne<sup>1</sup>. En 2017, 60 % des trajets domicile-travail de moins de 5 km sont effectués en voiture et seulement 5 % à vélo.

### >>> Des disparités sociales et spatiales importantes

Les personnes disposant d'un revenu élevé **parcourent en moyenne 160 km de plus par semaine** que celles disposant d'un bas revenu. De plus, les habitant·es de villes denses ne se déplacent pas moins que les habitant·es de territoires ruraux, mais les modes diffèrent : environ 80 % des déplacements quotidiens se font en voiture dans les communes rurales, contre 59 % dans les agglomérations de 100 000 à 2 millions d'habitant·es, et 33 % dans l'agglomération parisienne<sup>2</sup>.

La **modération de la demande en transports** dans nos déplacements du quotidien est l'une des clés essentielles pour insuffler de la sobriété dans le secteur. Elle s'accompagne d'un nécessaire report modal, de la voiture individuelle vers des modes de déplacement plus durables (train, vélo...). Par **l'aménagement du territoire**, les collectivités ont un rôle important à jouer dans la transition de nos déplacements vers une mobilité plus sobre. Cela peut se traduire par une réorganisation des fonctionnalités du territoire en travaillant sur les politiques d'urbanisme, par l'aménagement de voies cyclables, de voies prioritaires pour le covoiturage ou encore d'investissements dans les transports collectifs et les offres de mobilités douces.

NOTES : 1. Enquête nationale mobilité et modes de vie, Forum vies mobiles, 2020.

2. Comment les Français se déplacent-ils en 2019 ? Résultats de l'enquête mobilité des personnes, ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, 2020

Voir aussi : Rapport annuel 2021 du Haut conseil pour le climat

# AGIR EN TANT QUE COLLECTIVITÉ

## >>> Réduire la demande en déplacement de son territoire

Après un diagnostic de la demande en déplacement (flux actuels de transports) dans leur territoire, les collectivités peuvent se fixer des objectifs de réduction de la demande et mettre en place des indicateurs de suivi. Elles peuvent également favoriser un urbanisme propice à la réduction des kilomètres parcourus.

Plusieurs leviers émergent, tel l'arrêt de l'étalement urbain, la revitalisation des centres-bourgs ou encore la mixité des fonctions, soit l'idée de rassembler plusieurs fonctions de la ville au sein d'un même quartier (économique, commerciale, résidentielle, culturelle, etc). L'objectif ? « Minimiser les déplacements contraints, créer une "ville des proximités", renforcer le lien social au sein d'un quartier » (Ademe). Encourager la cyclo-logistique peut également être un levier pour limiter les impacts liés à l'explosion du e-commerce, en assurant un acheminement final zéro émission.

## >>> Favoriser le report modal de l'automobile vers des modes de déplacement durables

Un déplacement de 20 km réalisé seul-e en voiture émet quasiment 2 fois plus de CO<sub>2</sub> qu'en bus et 7,6 fois plus qu'en TER (Ademe). Certains trajets pourraient être substitués, notamment en zone urbaine et péri-urbaine, par une alternative moins carbonée : remplacer les trajets courts en voiture (< 5 km par exemple) par la marche ou le vélo, développer le co-voiturage courte distance, renforcer l'offre de transports en commun (train, bus)... Les collectivités peuvent se faire accompagner (par exemple par l'Ademe, le Cerema, via la plateforme France Mobilités ou les formations du CNFPT\*) et soutenir les activités d'associations engagées dans l'écomobilité.

\*Centre national de la fonction publique territoriale

## >>> Œuvrer pour des comportements et des choix de mobilités plus sobres

L'éco-conduite (conduite souple, vitesse réduite, extinction du moteur lors des arrêts prolongés...) peut permettre d'économiser jusqu'à 30% de carburant. Les collectivités peuvent insuffler ces bonnes pratiques à leurs agent-es, à leurs partenaires et à la population. Lors du renouvellement de leur flotte, les collectivités doivent être particulièrement attentives à choisir des véhicules légers : plus une voiture est lourde, plus il faut d'énergie pour la propulser, plus il faut utiliser de matériaux pour la construire. Cela est vrai pour les voitures thermiques comme pour les voitures électriques. Les collectivités peuvent également sensibiliser leur population à la sobriété dimensionnelle et d'usage des véhicules lors d'ateliers mobilité.



## OCCITANIE

Depuis 2018, la Région Occitanie se mobilise en faveur du **développement de tiers-lieux** combinant de multiples activités sur son territoire par un appel à projet. Un label « tiers-lieu » a été créé pour faciliter cette émergence.

[En savoir plus](#)



## CC ERDRE ET GESVRES

Cette communauté de communes s'est mobilisée pour relier les villes peu denses entre elles par un important réseau de pistes cyclables, notamment pour favoriser le « **vélotaf** ».

[En savoir plus](#)



## RENNES

À partir du 4 septembre 2023, la circulation de 94% des rues rennaises sera **limitée à 30 km/h** pour une ville apaisée, en faveur des mobilités douces. [En savoir plus](#)

## BÉNÉFICES

- ✓ Amélioration de la qualité de l'air et donc de la santé des habitant-es du territoire
- ✓ Réduction des nuisances sonores
- ✓ Réduction des accidents de la route
- ✓ Préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers de toute artificialisation
- ✓ Accès à une mobilité durable accessible à toutes et tous en luttant contre la « précarité mobilité »
- ✓ Réduction des factures énergétiques liées aux carburants

