

## 12. La mobilité<sup>104</sup>

### La situation actuelle

Le secteur des transports est le premier émetteur de GES à l'échelle nationale (30 % des émissions de GES), et le seul dont les émissions continuent d'augmenter. De plus, les transports sont responsables de nombreuses pollutions, atmosphérique (40 000 décès par an)<sup>105</sup>, mais aussi des sols, des eaux, et la pollution sonore. Les infrastructures de transport génèrent des effets de coupure qui participent à la fragmentation des milieux de vie et nuisent ainsi à la biodiversité et dégradent les paysages. Ces nuisances sont souvent perçues et analysées comme une « collection de nuisances isolées », ce qui nuit à leur traitement par des politiques publiques ambitieuses<sup>106</sup>.

Cette fiche s'intéresse tout particulièrement à la mobilité des personnes et non à celle des marchandises. La mobilité occupe une place importante dans les modes de vie actuels. Le mouvement des Gilets Jaunes a rappelé le poids du transport dans le budget des ménages et l'impossibilité pour une partie importante de la population de se passer, au moins à court terme, de véhicules individuels, étant donné le caractère contraint de certains déplacements. L'autosolisme représente aujourd'hui 63 % des déplacements. En zone rurale, 4 déplacements sur 5 se font toujours en voiture<sup>107</sup>.

Si la mobilité est un droit qui participe à l'émancipation des personnes, la place qu'elle occupe aujourd'hui entraîne souvent une dégradation de la qualité de vie. Entre 1960 et 2017, les distances parcourues ont été multipliées par 4,7 en France, tandis que les émissions de GES ont été multipliées par 4 sur la même période<sup>108</sup>. Le temps consacré aux déplacements est en moyenne de 10 heures par semaine, pour une distance parcourue d'environ 400 km, avec une disparité importante en fonction des revenus et du genre. Cette perception négative est d'autant plus forte dans le cas de temps de trajets contraints, par exemple entre le domicile et le lieu de travail. Selon d'autres études, environ 75 % des Franciliens aspirent à ralentir et à vivre en plus grande proximité, à rebours des tendances actuelles à l'augmentation des distances parcourues<sup>109</sup>.

Le secteur du transport est directement concerné par la nécessité d'une tarification du carbone. Son impact sur les carburants soulève cependant des questions majeures de justice sociale, dès lors qu'elle touche plus les déplacements des ménages que les émissions de l'industrie, de la production d'énergie ou de l'agriculture<sup>110</sup>, et qu'elle affecte proportionnellement plus les ménages à revenus modestes que les plus riches.

---

<sup>104</sup> Cette fiche se concentre sur la mobilité des personnes.

<sup>105</sup> Le Conseil d'État vient d'ailleurs de condamner l'État à verser une astreinte semestrielle de 10 millions d'euros en raison d'un dépassement persistant des limites de polluants dans l'air dans plusieurs zones du territoire.

<sup>106</sup> Frédéric Héran, Pour une approche systémique des nuisances liées au transport en milieu urbain, *Les cahiers scientifiques du transport*, n°59, juillet 2011.

<sup>107</sup> <https://www.banquedesterritoires.fr/leger-recul-de-la-part-de-la-voiture-dans-les-deplacements-quotidiens>

<sup>108</sup> Aurélien Bigo, *Comment expliquer les tendances passées 1960-2017) des émissions de CO2 dans les transports en France*

<sup>109</sup> Forum Vies Mobiles, *Enquête nationale mobilité et modes de vie 2020 : un nouveau regard sur les modes de vie des Français et les vrais leviers pour la transition*, 2020.

<sup>110</sup> La tarification effective du carbone est un outil qui permet de comparer les politiques fiscales climatiques entre différents pays et entre différents secteurs. Elle exprime les instruments de tarification des produits énergétiques fossiles en euros par tonne de CO2 en prenant en compte les taxes intérieures de consommation, y compris la composante carbone quand elle existe, et le prix du carbone dans les systèmes d'échange de quotas.

## **Les mesures prises lors du dernier quinquennat**

Durant le dernier quinquennat, les questions de mobilité et de transports ont été abordées dans trois lois différentes.

En 2018, la loi pour un nouveau pacte ferroviaire a acté la transformation de la SNCF en société anonyme (SA), l'ouverture à la concurrence des TGV et des trains régionaux (TER et Intercités) et la disparition du statut de cheminot pour les nouvelles embauches, malgré une mobilisation importante.

En 2019, dans le cadre de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), un budget de 13,4 milliards d'euros sur la période 2017-2022 est alloué à la régénération des infrastructures de transport (les trois quarts pour le ferroviaire). Un forfait « mobilité durable » est instauré qui permet aux salariés d'étendre la prise en charge d'une partie de leurs frais de déplacements aux vélos et au covoiturage. Cependant, ce forfait reste facultatif et dépend de la bonne volonté des employeurs.

Les intercommunalités deviennent les autorités organisatrices de la mobilité si elles manifestent la volonté de s'emparer de cette compétence, à défaut, elle sera assurée par la région. Avant cette mesure, sur 80 % du territoire, aucune collectivité n'avait pleinement la charge d'organiser la mobilité. Cette loi permet également aux collectivités de créer des zones à faibles émissions (ZFE) et de mettre en place des voies dédiées au covoiturage.

Cette loi décide de la fin de la vente de véhicules utilisant des énergies fossiles en 2040, échéance considérée par plusieurs ONG comme trop tardive pour permettre de respecter l'accord de Paris. Elle prévoit également l'obligation de prévoir des emplacements dédiés à l'emport de vélos non démontés à bord des trains neufs et rénovés affectés au transport de voyageurs, l'obligation de pré-équiper des parkings d'un certain nombre de bornes de recharge électrique, ou encore le cadre légal pour la circulation des véhicules autonomes<sup>111</sup>.

En 2021, la loi Climat et résilience consécutive aux travaux de la Convention Citoyenne pour le Climat (CCC) comporte un volet « se déplacer ». Cette loi étend ou amplifie des mesures de la loi LOM (augmentation du plafond du forfait mobilité durable, expérimentation des voies dédiées au covoiturage, obligation des ZFE pour les agglomérations de plus de 150 000 habitants, facilitation de l'installation de bornes de recharges électriques pour les copropriétés, etc.).

Deux nouvelles mesures concernent les vols aériens : la loi impose aux compagnies aériennes de compenser obligatoirement les émissions de GES générées par les vols), et elle interdit les vols intérieurs lorsqu'un trajet alternatif existe en moins de 2h30 (alors que la CCC préconisait 4h). Elle interdit de déclarer d'utilité publique les projets d'extension ou de création d'aérodromes (sauf pour exception, notamment sanitaire, ou de mises aux normes de sécurité). Mais cela ne permet pas d'annuler les projets d'extension en cours.

D'après des analyses réalisées par différents journaux<sup>112</sup>, sur 43 mesures concernant les déplacements élaborées par la convention citoyenne pour le climat, 12 % auraient été appliquées, 60 % rejetées et 28 % modifiées. Ont été écartées notamment la généralisation du forfait mobilité durable, l'interdiction totale des centres villes pour les véhicules les plus émetteurs, la réduction de la vitesse maximale sur autoroute à 110 km/h, et la réduction de la TVA sur les billets de train. La sortie

---

<sup>111</sup> La Fabrique Ecologique, Le véhicule autonome, quel rôle dans la transition écologique des mobilités, mars 2021.

<sup>112</sup> [https://www.lemonde.fr/planete/article/2021/02/10/climat-les-propositions-de-la-convention-citoyenne-ont-elles-ete-reprises-par-le-gouvernement\\_6069467\\_3244.html](https://www.lemonde.fr/planete/article/2021/02/10/climat-les-propositions-de-la-convention-citoyenne-ont-elles-ete-reprises-par-le-gouvernement_6069467_3244.html),  
<https://reporterre.net/Convention-pour-le-climat-seules-10-des-propositions-ont-ete-reprises-par-le-gouvernement#se%20d%C3%A9placer>

progressive des avantages fiscaux sur le gazole des poids lourds a été abandonnée et la proposition de renforcer fortement les malus automobiles et d'introduire le poids comme critère amoindrie.

En dehors de ces lois spécifiques à la mobilité ou au climat, le gouvernement a abandonné certaines infrastructures controversées (aéroport de Notre Dame des Landes) mais a accordé son soutien à d'autres (autoroute Toulouse Castres, grand contournement ouest de Strasbourg). La hausse planifiée de la taxe carbone a été annulée suite aux mouvements des Gilets Jaunes et n'a pas été abordée par la suite, ni par la Convention Citoyenne pour le climat, ni par la loi Climat et résilience.

Le plan de relance consécutif à la crise sanitaire consacre des aides importantes aux secteurs automobile (8 milliards d'euros) et aéronautiques (15 milliards d'euros). Les ONG environnementales dénoncent cependant une absence de conditionnalité des aides à l'atteinte d'objectifs écologiques. Le plan de relance ferroviaire a permis également la relance des trains de nuit. Le gouvernement a également élaboré une stratégie de développement de l'hydrogène doté d'un budget de 7 milliards d'euros, dont l'une des trois priorités concerne l'utilisation de l'hydrogène dans la mobilité.

En ce qui concerne le soutien aux mobilités douces, le gouvernement a lancé un plan « vélo et mobilités actives » qui comprend un fonds de 350 millions d'euros sur sept ans, complété par 100 millions d'euros lors du plan de relance. Les associations du Réseau Action Climat réclamaient une enveloppe de 200 millions d'euros par an<sup>113</sup>.

### **L'état du débat politique et médiatique**

Le débat public autour des questions de mobilité est intense. Il concerne de nombreux aspects, qu'ils soient techniques, économiques, ou sociaux.

Un premier axe concerne certaines technologies, notamment le véhicule électrique ou le véhicule autonome, et les nouvelles motorisations, comme les véhicules à hydrogène ou les biocarburants. Certaines de ces technologies sont controversées<sup>114</sup> ou sont encore trop immatures pour permettre une véritable transition écologique des transports. Elles exigent des matériaux comme le lithium et cobalt dont les ressources au niveau mondial ne sont pas illimitées.

Un deuxième axe porte sur les mesures économiques et fiscales permettant de privilégier certains modes de transport au détriment d'autres. Alors que les ventes de SUV ont explosé ces dernières années au détriment du climat, certains proposent de taxer les véhicules en fonction de leur poids, de manière beaucoup plus forte que ce qui est fait actuellement, comme proposé par la Convention Citoyenne pour le Climat. La gratuité des transports en commun est également un sujet de controverses, certains considérant que cela permettrait de favoriser ce mode de transport, d'autres considérant au contraire que cela priverait ce dernier de ressources permettant de maintenir un bon niveau de service.

En ce qui concerne le transport aérien, certains défendent la taxation des billets d'avion, ce mode de transport étant à la fois le plus émetteur de GES et le plus inégalement utilisé (seulement 4 % des Français prennent régulièrement l'avion<sup>115</sup>). La fiscalité des carburants semble être devenue un sujet relativement tabou à la suite du mouvement des Gilets Jaunes, voire du mouvement des bonnets rouges contre l'écotaxe poids lourds.

---

<sup>113</sup> <https://reporterre.net/Le-plan-Velo-marque-un-progres-mais-trop-modeste>

<sup>114</sup> La Fabrique Ecologique, Le véhicule autonome, quelle place dans la transition écologique des mobilités, Mars 2021.

<sup>115</sup> [https://www.wearepossible.org/latest-news/elite-status-how-a-small-minority-around-the-world-take-an-unfair-share-of-flights?utm\\_campaign=FR+ACT+%3A+Frequent+Flying+Report&utm\\_medium=email&utm\\_source=autopilot](https://www.wearepossible.org/latest-news/elite-status-how-a-small-minority-around-the-world-take-an-unfair-share-of-flights?utm_campaign=FR+ACT+%3A+Frequent+Flying+Report&utm_medium=email&utm_source=autopilot)

Un troisième axe concerne les infrastructures de transport nécessaires à la transition écologique. Les controverses portent sur la place du TGV et des LGV (notamment la ligne Lyon Turin qui fait l'objet d'une vive opposition depuis de nombreuses années), le train du quotidien, le développement d'infrastructures routières ou aéroportuaires.

Un quatrième concerne les politiques de modération de la circulation automobile. Ces politiques agissent directement sur l'excès de trafic automobile. Il peut s'agir de généraliser des zones apaisées (zone 30, zones de rencontre et aires piétonnes), de poursuivre la réduction des vitesses sur tous les réseaux (en ville, sur routes et autoroutes, etc.), de transformer les grandes voiries en boulevards urbains, de réduire le nombre de files de circulation au profit d'autres modes (couloir de bus, aménagement cyclable, trottoirs élargis, etc.) Certaines de ces mesures ont été appliquées à des échelles municipales. D'autres font l'objet de controverses, notamment médiatiques, par exemple la limitation de la vitesse sur autoroute à 110 km/h proposée par la CCC. A côté des mesures de modération de la circulation, il est également souhaitable de mettre en place une limitation des performances des véhicules (vitesse, accélération, etc.).

Le débat porte enfin sur la place de la mobilité dans les modes de vie actuels. A l'occasion des élections régionales, la question de la réduction des déplacements contraints<sup>116</sup> par une réflexion sur l'aménagement du territoire est restée très marginale dans l'action des régions ces dernières années<sup>117</sup>. Le même constat peut être dressé à l'échelle nationale.

Au total, les oppositions se concentrent sur la place de la voiture en ville, le degré de mise en concurrence en particulier du transport ferroviaire, le lien avec l'aménagement du territoire et la place des solutions techniques (biocarburants, hydrogène).

### **Les enjeux pour l'avenir**

Au-delà des mesures techniques et économiques pouvant être mises en place relativement rapidement, des enjeux importants de moyen et long terme méritent d'être débattus et commencent à l'être.

La réduction progressive de l'usage individuel de la voiture et de l'avion impliquera de restructurer les industries automobiles et aéronautiques qui sont particulièrement développées en France. Le nombre de passagers du secteur aérien devrait diminuer de moitié d'ici 20 ans maximum pour respecter l'Accord de Paris<sup>118</sup>, tandis que la fin de vente des véhicules thermiques est prévue pour 2040. Il est indispensable d'anticiper cette restructuration afin de protéger les travailleurs et travailleuses de ces secteurs. Les métiers de l'aéronautique pourraient par exemple se reconverter dans le ferroviaire<sup>119</sup>, et l'automobile dans les véhicules intermédiaires et la mobilité low-tech.

La transition écologique implique nécessairement de réduire la mobilité subie en agissant sur les distances parcourues. Cette réduction des déplacements contraints implique une réflexion sur l'aménagement du territoire, à travers le redéploiement des services publics de proximité (santé, éducation, etc.) et à travers l'implantation des activités économiques. Cela peut par exemple se traduire par le conditionnement de l'implantation des entreprises sur un territoire à la présence d'alternatives à l'usage individuel de la voiture (transports en commun, vélo, véhicules intermédiaires<sup>120</sup>,

---

<sup>116</sup> A travers la réduction des distances parcourues, car le nombre de déplacements est difficile à réduire.

<sup>117</sup> La Fabrique Ecologique, Quelles bonnes pratiques des régions en matière de mobilité, décryptage n°35, avril 2021.

<https://www.lafabriqueecologique.fr/quelles-bonnes-pratiques-des-regions-en-matiere-de-mobilite/>

<sup>118</sup> <https://www.bl-evolution.com/publication/climat-pouvons-nous-encore-prendre-lavion/>

<sup>119</sup> The Shift Project, *Crise(s), climat : préparer l'avenir de l'aviation*, 2020.

<sup>120</sup> <https://theconversation.com/malus-poids-emissions-de-co-interessons-nous-enfin-aux-vehicules-intermediaires-148650>

covoiturage), à la taxation (par exemple à travers la modulation du versement transport) des entreprises en fonction des distances parcourues par les salariés, clients et fournisseurs<sup>121</sup>. Le télétravail peut également être un levier de réduction des déplacements, bien que son effet sur ces derniers soit ambigu et encore mal connu. En effet, les personnes pratiquant le télétravail peuvent choisir d'habiter plus loin de leur lieu de travail ou de trouver un emploi plus loin de chez eux et donc *in fine* se déplacer plus.

S'agissant des déplacements non contraints, ils sont très inégalement répartis dans la population, notamment les trajets en avion (à l'échelle nationale, 2 % des Français sont responsables de la moitié des vols<sup>122</sup>). Une alternative à la taxation qui commence à être étudiée est le rationnement des déplacements à l'aide d'un quota individuel de carbone, proposée par des parlementaires<sup>123</sup> pour le secteur de l'aérien. Différents travaux viennent d'être menés autour de la pertinence, de la faisabilité et de l'acceptabilité d'un système de rationnement des déplacements<sup>124</sup>. Dans une enquête menée en 2020, 53 % des personnes interrogées se déclaraient favorables à la mise en place de mesures de rationnement dans les transports à condition que ces dernières soient équitables<sup>125</sup>.

### **Quelques questions précises et prioritaires destinées aux candidats**

- 1) Pouvez-vous vous engager à mener une politique active de réduction de la mobilité subie, par exemple entre le domicile et le lieu de travail ? Quelles mesures précises envisagez-vous ?
- 2) Envisagez-vous un renforcement des dispositifs décourageant l'achat des produits les plus lourds et polluants ?

---

<sup>121</sup> Proposition portée par le Forum Vies Mobiles auprès de la CCC.

<https://fr.forumviesmobiles.org/2020/02/10/20-propositions-pour-convention-citoyenne-pour-climat-13227>

<sup>122</sup> Hopkinson L and Cairns S (2020) Elite Status: global inequalities in flying. Report for Possible, March 2021.

[https://www.wearepossible.org/latest-news/elite-status-how-a-small-minority-around-the-world-take-an-unfair-share-of-flights?utm\\_campaign=FR+ACT+%3A+Frequent+Flying+Report&utm\\_medium=email&utm\\_source=autopilot](https://www.wearepossible.org/latest-news/elite-status-how-a-small-minority-around-the-world-take-an-unfair-share-of-flights?utm_campaign=FR+ACT+%3A+Frequent+Flying+Report&utm_medium=email&utm_source=autopilot)

<sup>123</sup> Les députés Delphine Batho et François Ruffin.

<sup>124</sup> Notamment dans une étude de Forum Vie Mobile. <https://fr.forumviesmobiles.org/projet/2020/12/07/rationner-deplacements-carbones-alternative-davenir-taxe-carbone-13515#toc-item-9>

<sup>125</sup> <https://fr.forumviesmobiles.org/projet/2020/04/23/enquete-sur-impacts-confinement-sur-mobilite-et-modes-vie-des-francais-13285>