

CONCOURS PHOTOGRAPHIQUE

8^e ÉDITION

**Dépasser l'automobilité :
quels leviers pour changer nos pratiques de
déplacement ?**

Alexandre Verschave / Martin Fetet



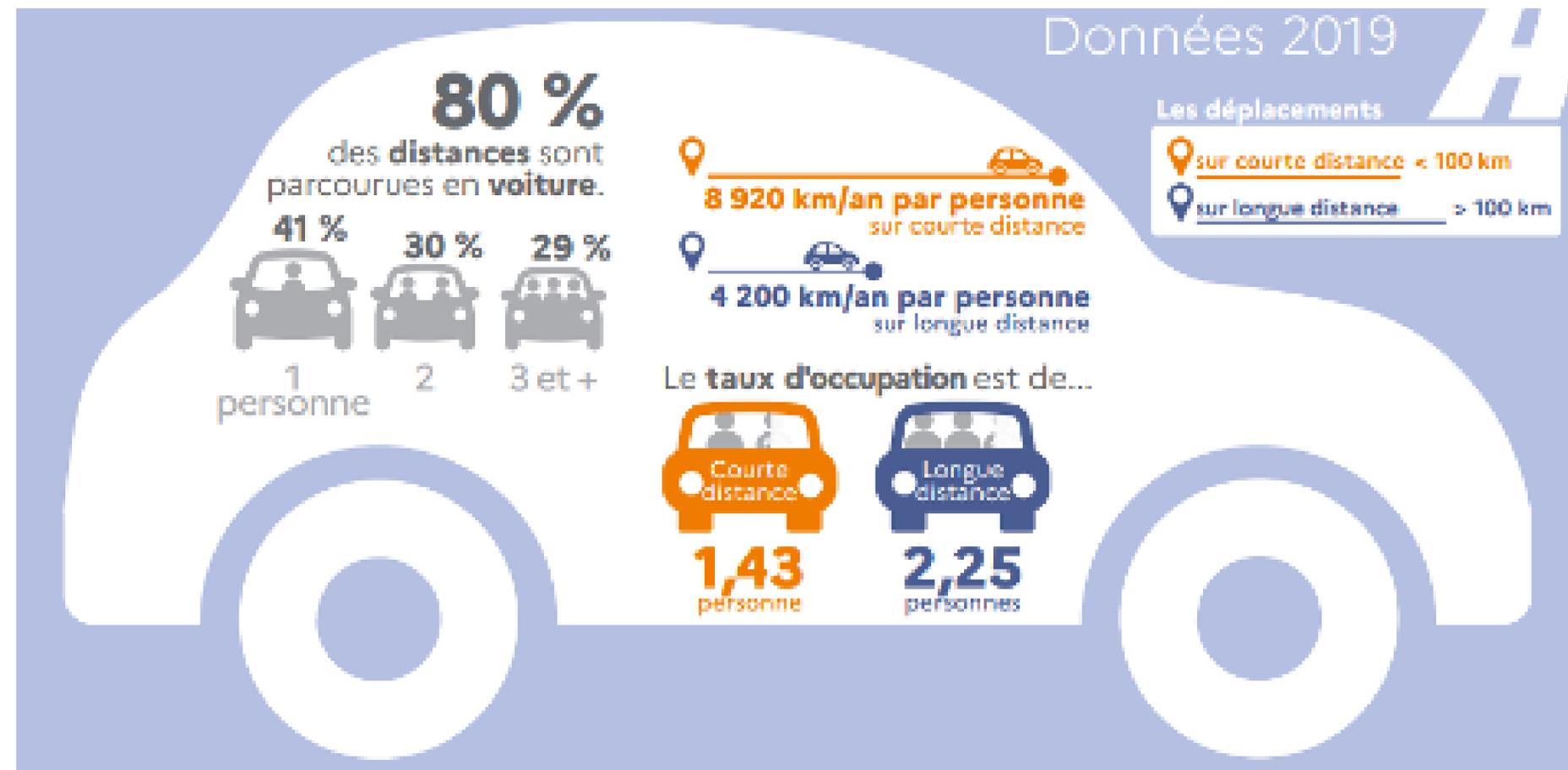
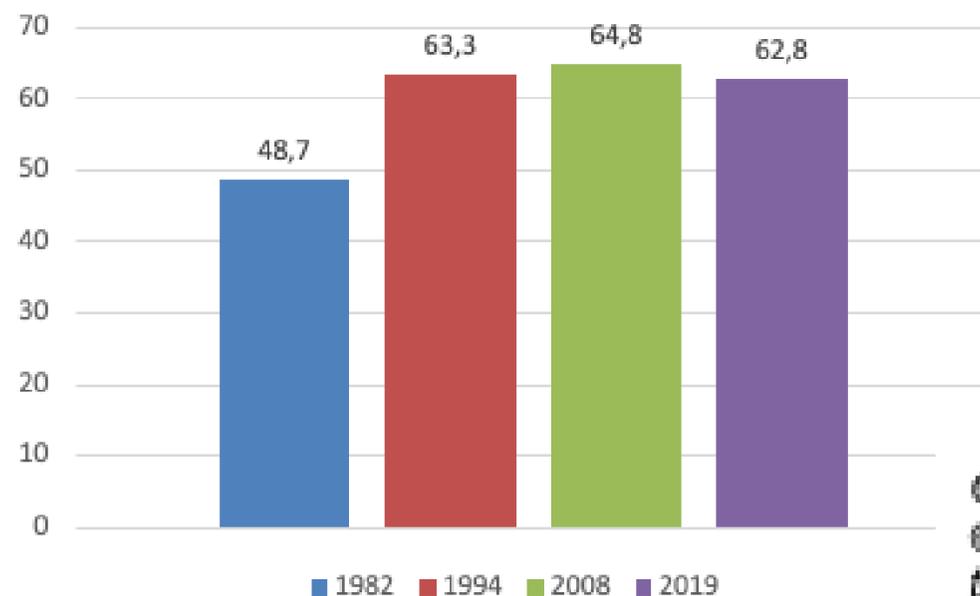
L'automobilité hégémonique dans l'impasse

Une dépendance automobile

3/4 des français disposent d'une voiture.
(BMQ 2023)

C'est le principal mode de transport domicile-travail de 70% des actifs français, et de 82,5% des Gardois. (INSEE 2022)

Part modale de la voiture dans les mobilités locales en France

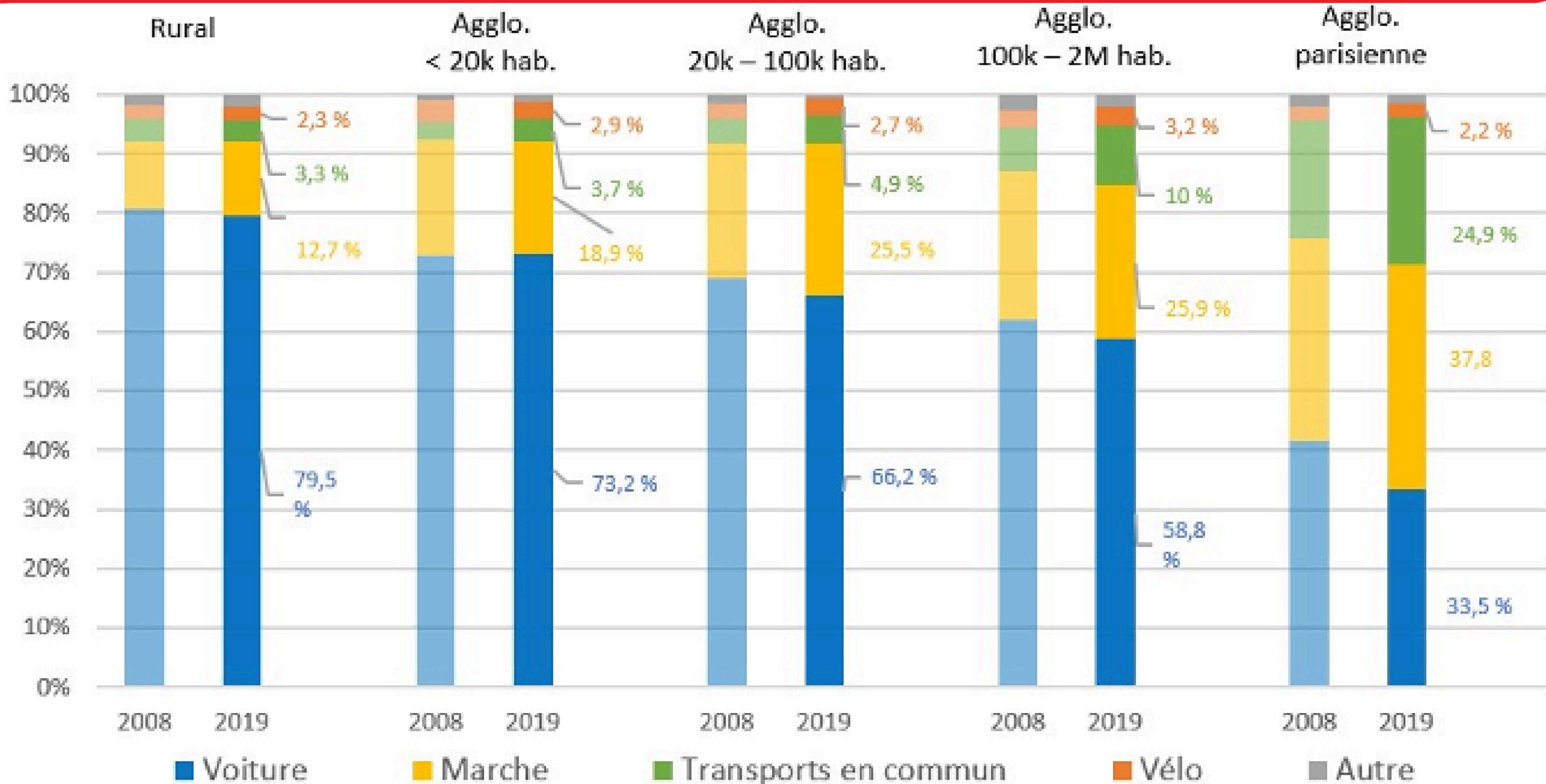


Champ : déplacements des individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine. - © Sources : SDES, Enquête mobilité des personnes 2018-2019, CGDD/SDES, 2022, B. Gaillet

Champ : déplacements des individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine. - © Sources : SDES, Enquête mobilité des personnes 2018-2019 ; Insee, Enquêtes nationales transports et déplacements 1982, 1994, 2008 (SOeS - Insee - Inrets)

L'automobilité hégémonique dans l'impasse

Parts modales dans les mobilités locales en France



L'automobilité hégémonique dans l'impasse

La voiture a fait imploser l'espace-temps vécu. Depuis 1950, la distance moyenne parcourue quotidiennement par les Français est passée de 5km à 52km. Le temps de transport, lui, est resté autour d'une heure par jour. (Baldasseroni 2022)



L'automobilité hégémonique dans l'impasse

Périurbanisation, urbanisme moderniste, séparation des flux et des fonctions : l'automobilité façonne l'espace à son image.

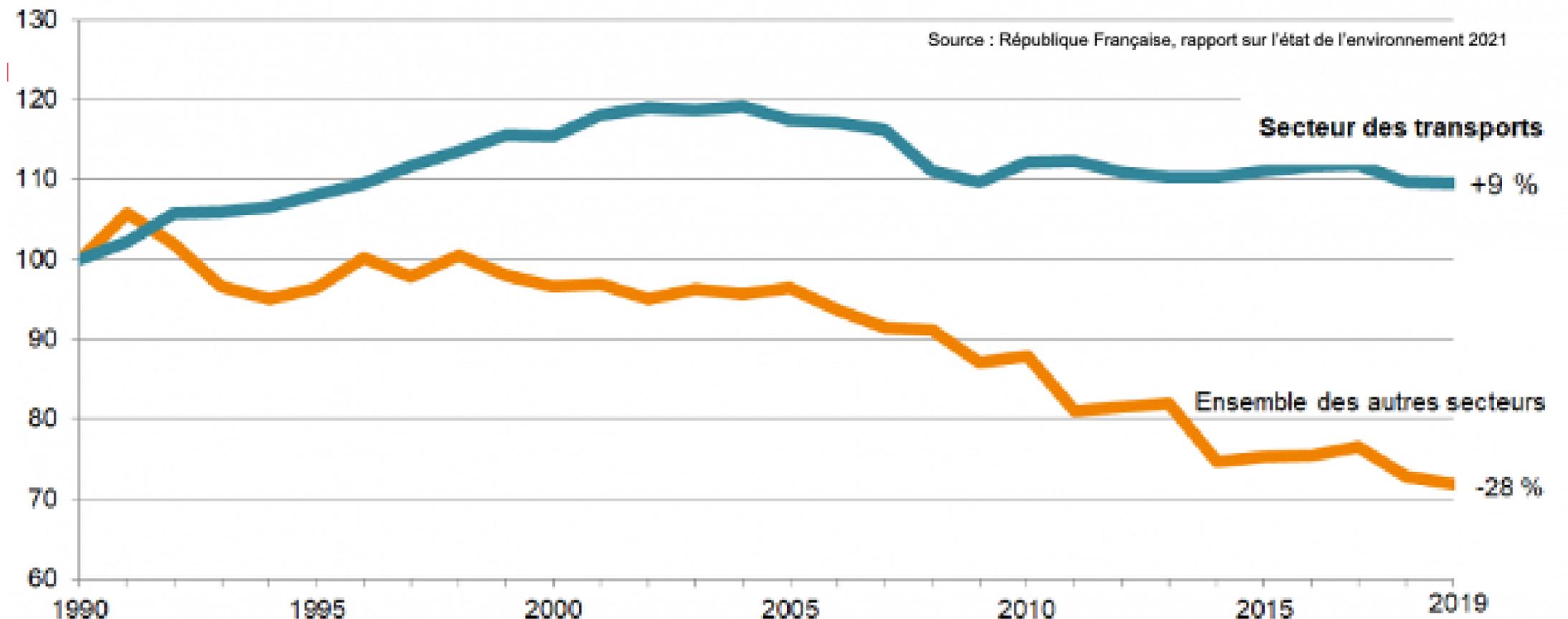


L'automobilité hégémonique dans l'impasse

- Les voitures particulières sont responsables de 17% des émissions de gaz à effet de serre (GES) en France.
- Les voitures émettent 39% de moins d'émissions par km qu'en 1960, mais le nombre de km parcourus a augmenté encore davantage.
- Une voiture pèse en moyenne ^(BAT 2023) 1250kg pour transporter 1,35 personnes, contre 800kg et 1,6 dans les années 60.

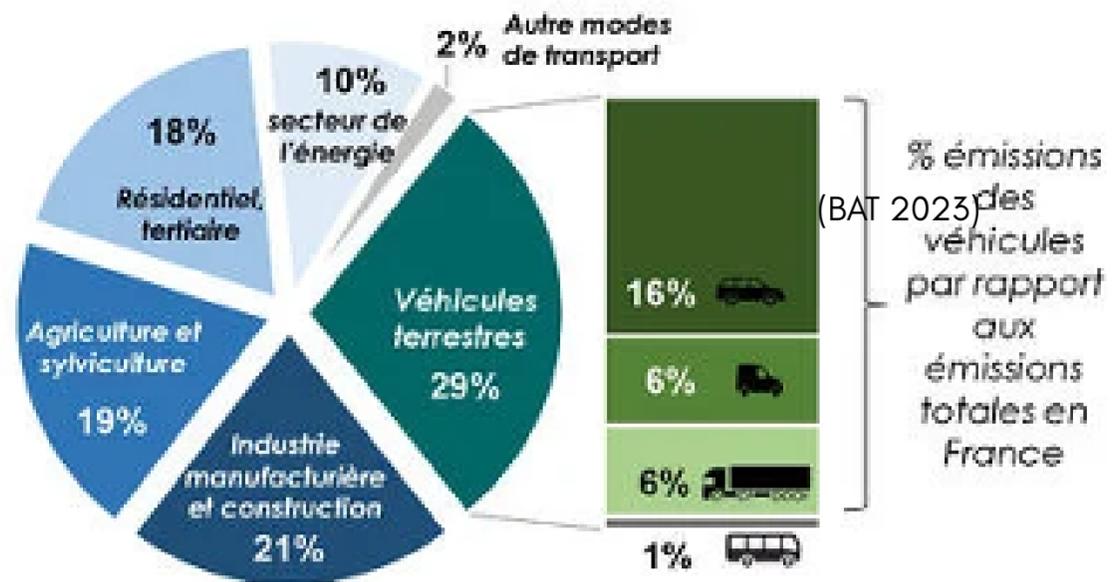
L'amélioration de la performance environnementale ne compense pas l'augmentation de la circulation.
Atteindre la neutralité carbone implique une division par 6 des émissions GES par rapport à 1990.

Évolution en base 100

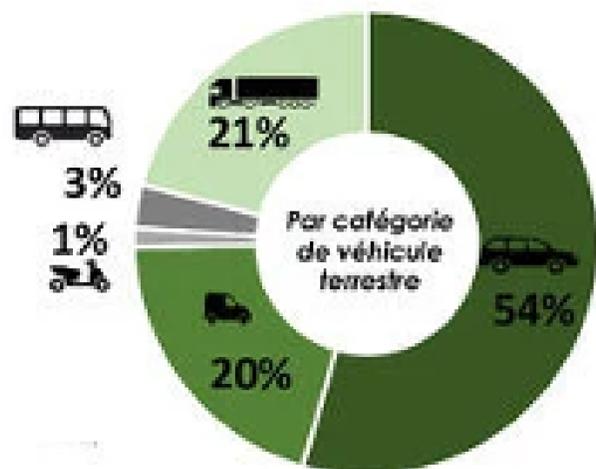


L'automobilité hégémonique dans l'impasse

Répartition des émissions annuelles de CO2e*
Par secteur d'activité en 2019



Répartition des émissions de CO2 par typologie de véhicules
sur l'ensemble des émissions des véhicules terrestres en France



La voiture thermique participe à la concentration de polluants néfastes à la santé humaine dans l'air ambiant, notamment les particules fines et l'Ozone.

Dans le monde
8,7 millions de morts prématurés par an imputables à la pollution de l'air extérieur soit 1 décès sur 5
(Harvard, 2018)

En France 40 000 décès par an imputables à une exposition aux particules fines
C'est 11 fois plus que la mortalité routière
(Santé publique France, 2021)

* CO2e = équivalent CO2 (CO2 et autres gaz à effet de serre)
Source : FNTR / CITEPA – Juillet 2020

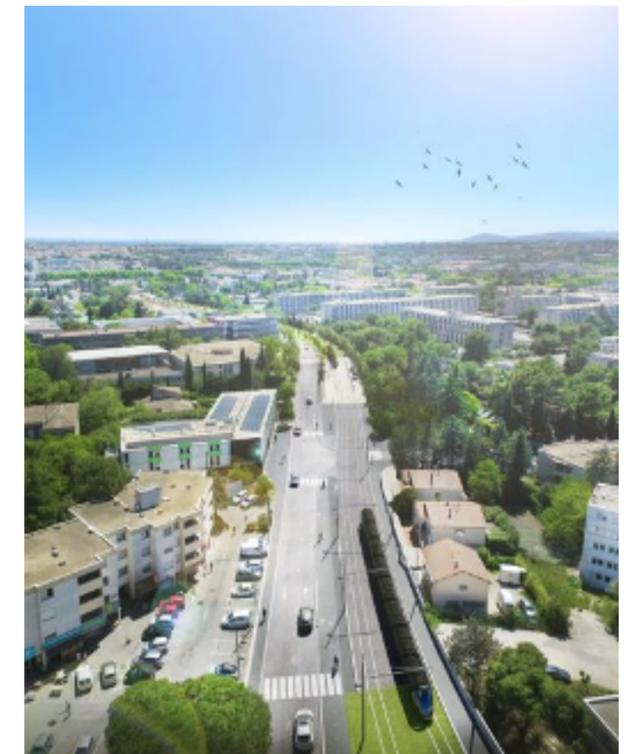
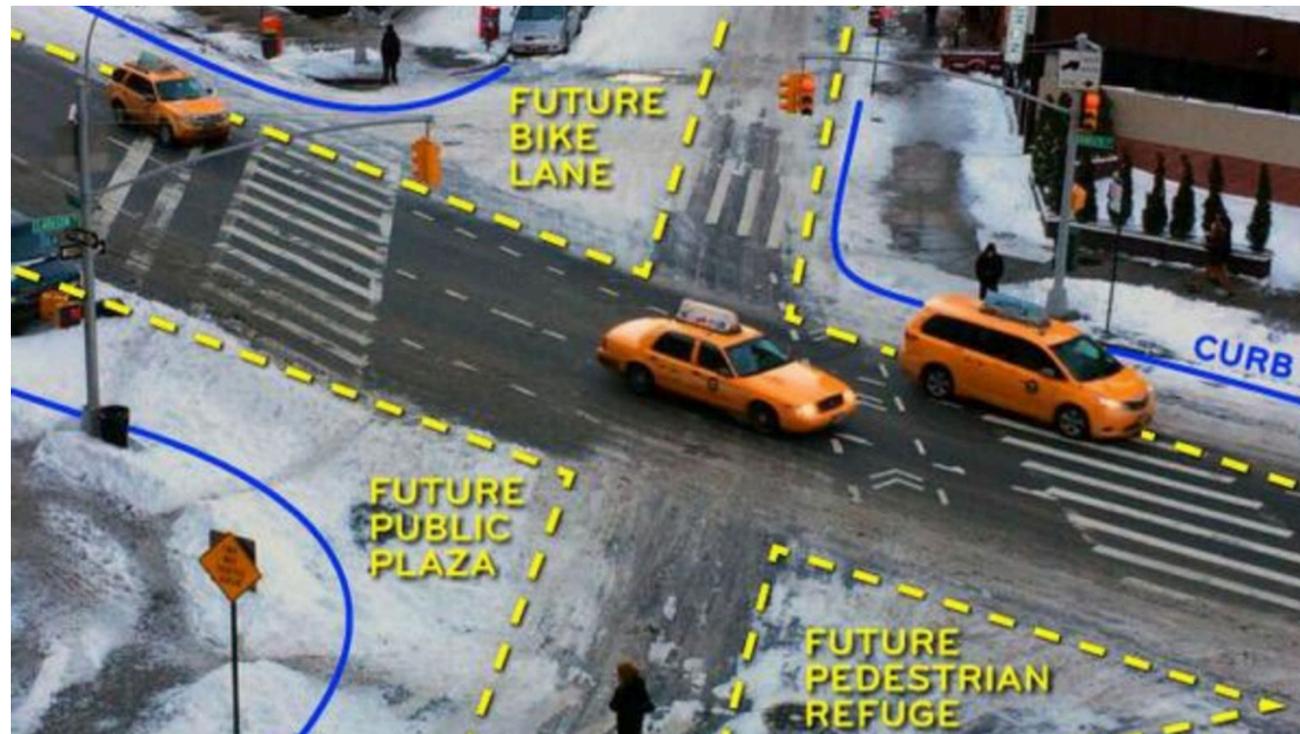
L'automobilité hégémonique dans l'impasse

**La voiture fait du secteur du transport le deuxième facteur
d'artificialisation des sols.**
(ADEME 2024)

**Un partage de l'espace trop inégal, au détriment des autres usages
: modes actifs, espaces publics et végétalisés...**



Montpellier – Route de Mende Photo : L. Chapelon, 20/04/2017



Montpellier – Route de Mende Projet Tramway ligne 5

L'automobilité hégémonique dans l'impasse

10% du budget des ménages est consacré à la voiture. (BAT 2023)

19,5% des français et 23% des Occitans sont en situation de précarité mobilité.

(BMO 2023)



Décarboner le route, une automobilité durable est-elle possible ?

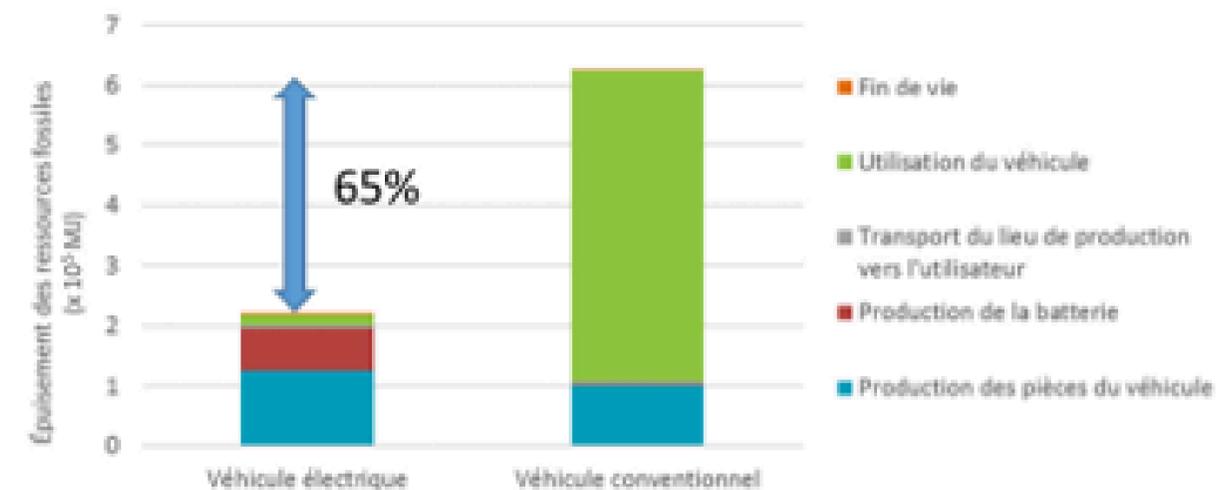
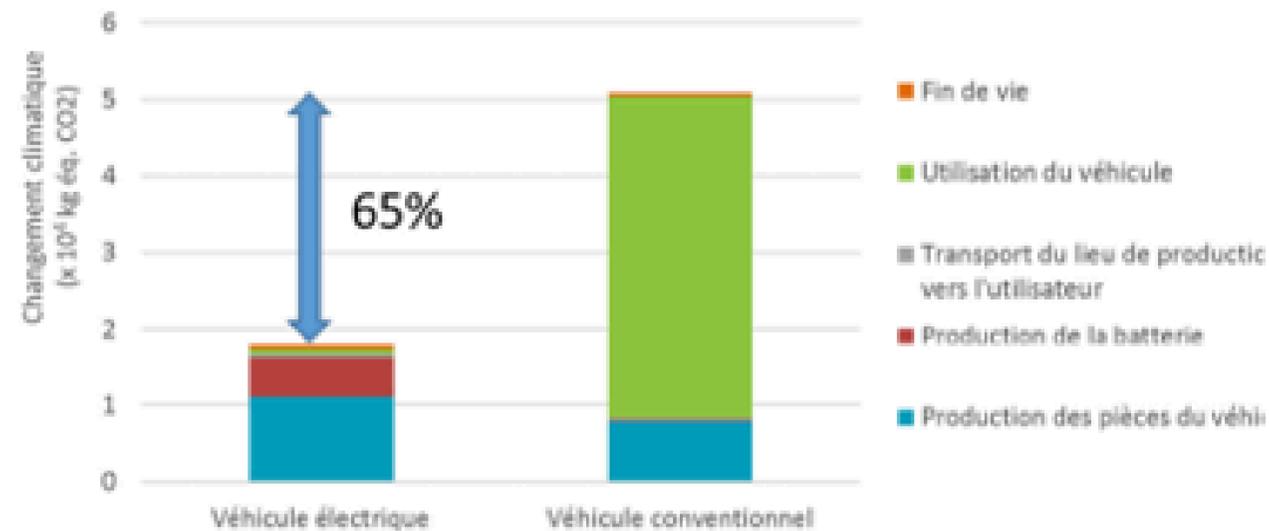
Electrification du parc automobile ?

Une voiture électrique émet 60% d'émissions de GES de moins qu'une voiture thermique par km parcourus.

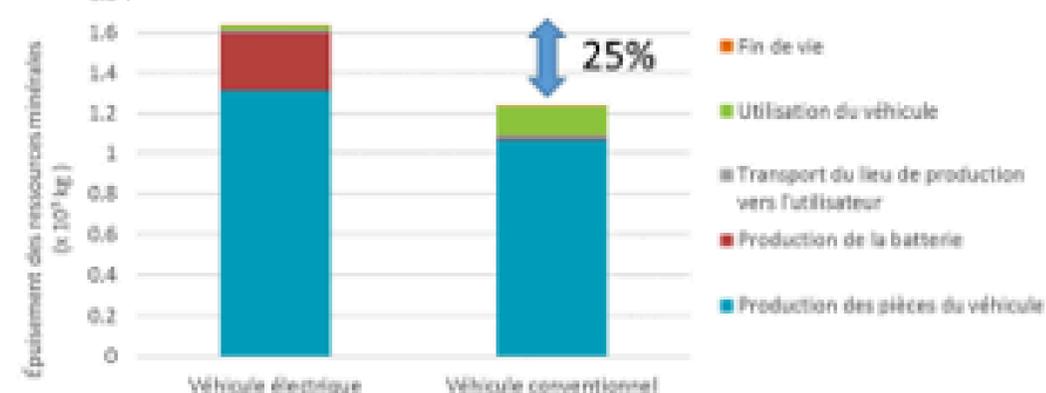
Mais une production compliquée à long terme (épuisements des ressources).

(Transports urbains 2022)

71% des Français n'envisagent pas d'en acheter, en moyenne 60% plus cher



(BMQ 2023)



Décarboner le route, une automobilité durable est-elle possible ?

Micro-voitures, mini-voitures, voiturettes : des véhicules légers, peu émetteurs, adaptés aux trajets quotidiens sans bousculer les habitudes.



Décarboner le route, une automobilité durable est-elle possible ?

Vers une automobilité partagée :

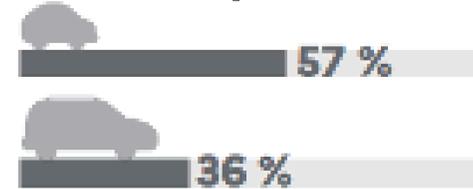
Covoiturage,

Autopartage,

Location entre particuliers.

L'autosolisme...

... se pratique surtout en petite voiture.

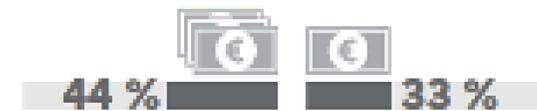


L'autosolisme désigne l'usage individuel de la voiture.

... est plus souvent masculin.



... est plus pratiqué par les ménages les plus aisés.

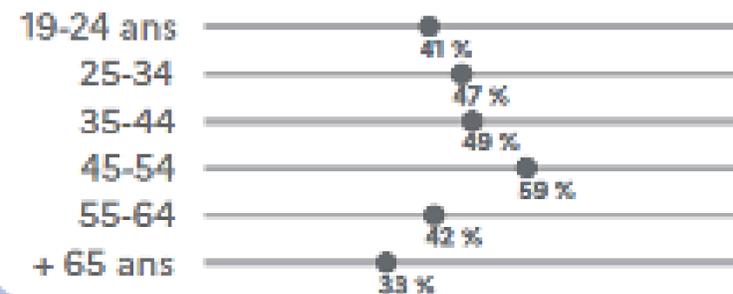


A plusieurs en voiture, les femmes (67 %) sont plus souvent passagères que les hommes (37 %).

... est très fréquent pour les déplacements professionnels.



... est plus pratiqué entre 45 et 54 ans.



Le covoiturage



Covoiturage au sens large
à plusieurs dans une voiture

Covoiturage perçu
3 % des passagers déclarent avoir covoituré dans une voiture d'un autre ménage.

Sur **courte distance**, le **covoiturage** est souvent **informel** (famille, amis, collègues...) **et gratuit**.

Décarboner le route, une automobilité durable est-elle possible ?

Contraindre l'accès ?

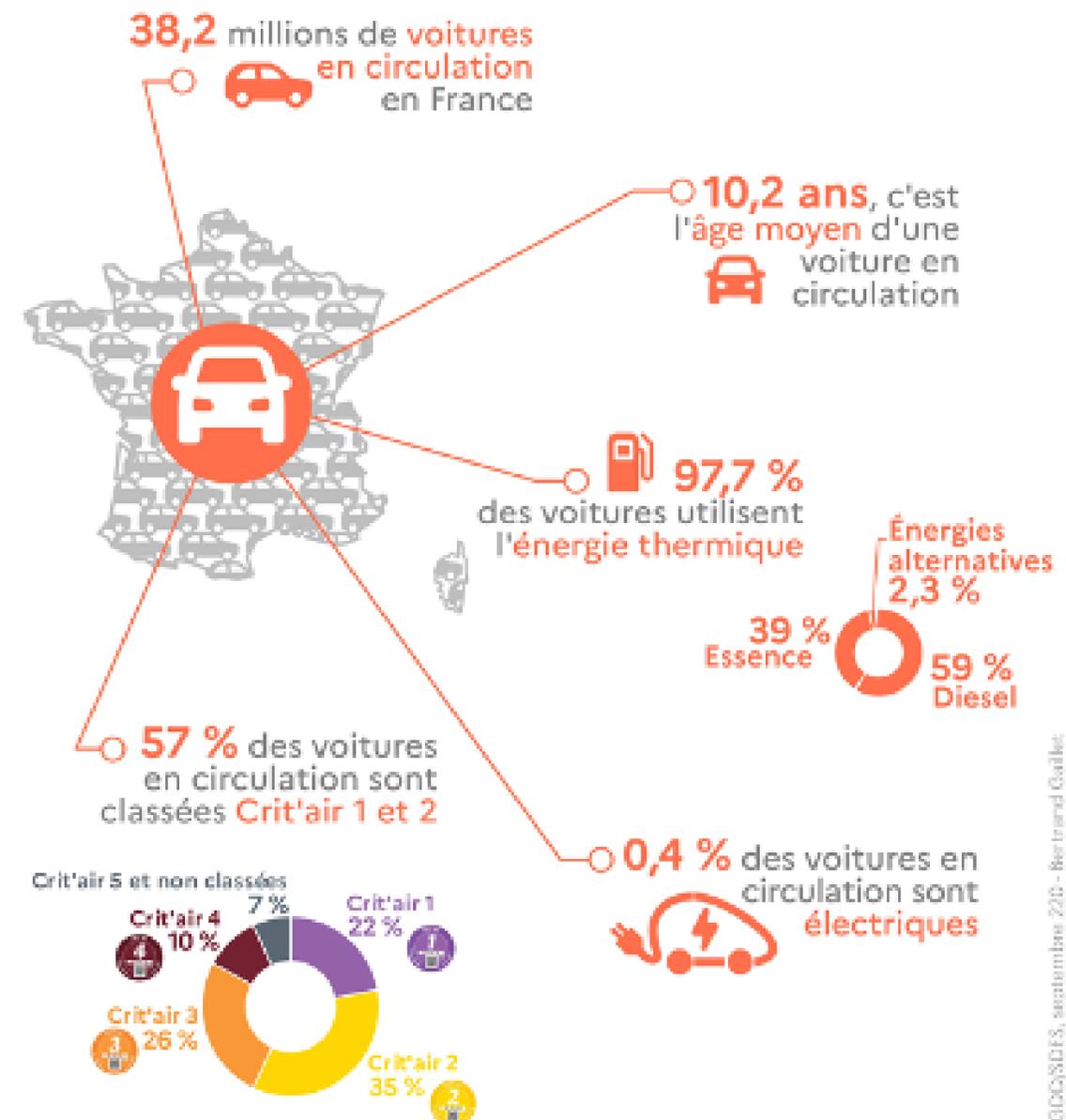
ZFE : loi LOM 2019:

- Accélérer le renouvellement du parc au profit de véhicules moins polluants
- Inciter au report modal sur le dernier km.

VÉHICULES	Périodes ZFE initial - 1 ^{re} phase				Périodes ZFE - 2 ^e phase	
	2015	2019	2024	2025	2025	2028
Voiture essence	3 2 1	2 1 0	1 0	1 0	1 0	1 0
Voiture diesel	4 3 2 1	3 2 1 0	2 1 0	2 1 0	2 1 0	2 1 0
Voiture essence hybride	3 2 1	2 1 0	1 0	1 0	1 0	1 0
Voiture électrique	1 0	1 0	1 0	1 0	1 0	1 0

Une mesure controversée en voie de suppression (loi de simplification économique en attente de passage en CMP au sénat) ?

Les voitures en circulation en France au 1^{er} janvier 2020*



De l'automobilité aux deux roues motorisées

Des véhicules plus légers, plus petits moins énergivores et émetteurs de GES, mais encore trop bruyant et polluants.



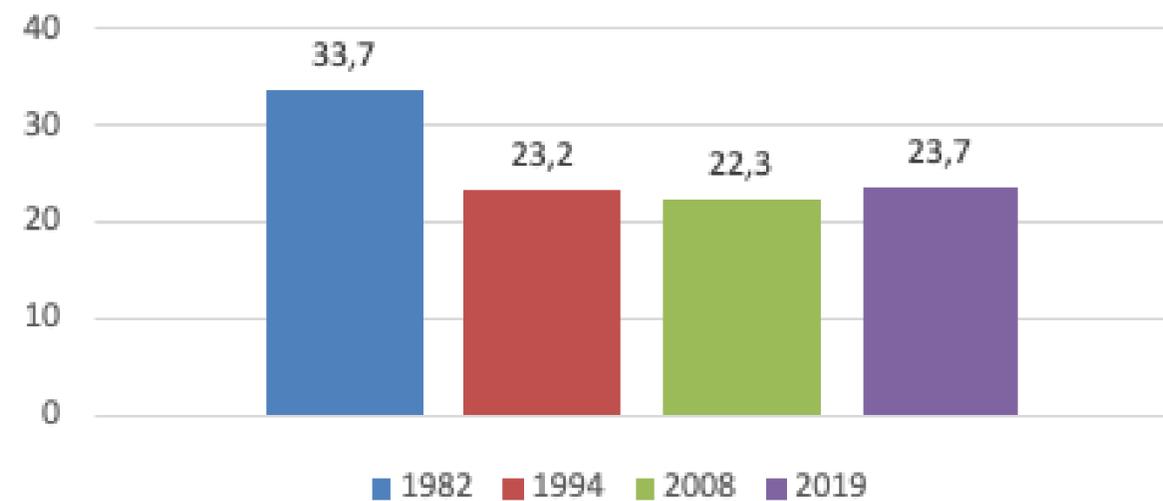
De l'automobilité aux mobilités actives

Des mobilités économes, écologiques, et bénéfiques pour la santé, mais pas adaptées à tout type de trajets.

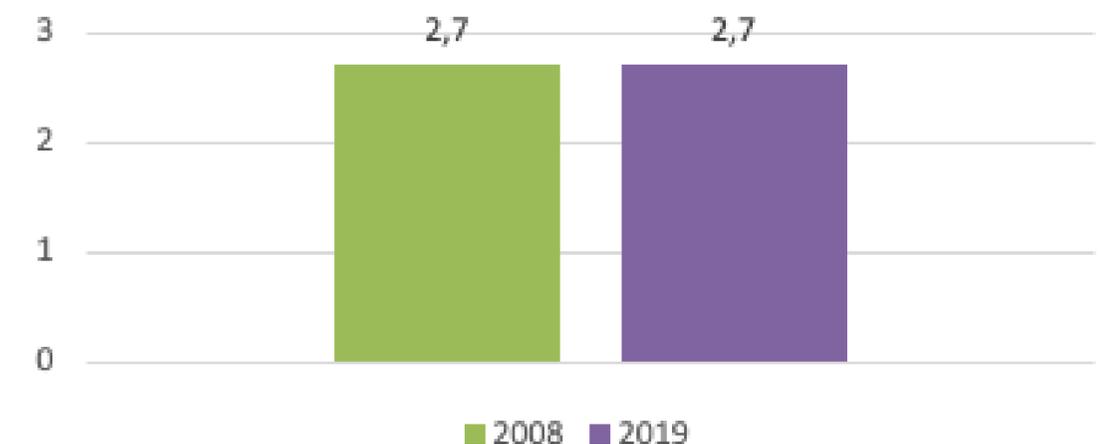
La marche, qui représentait 34 % des déplacements en 1982, n'en représente plus que 24 % en 2019. (Baldasseroni 2022)

Alors que 29% des Français disposent d'un vélo, seul 2 à 3 % des actifs utilisent principalement ce mode de transport pour aller travailler. (BMO 2023)
(INSEE 2022)

Part modale de la marche dans les mobilités locales en France



Part modale du vélo dans les mobilités locales en France



De l'automobilité aux mobilités actives

Repenser l'espace public

Un manque quantitatif et qualitatif de pistes cyclables séparées, continues, agréables et sécurisées.

Redistribuer, réaménager (site propre) et sécuriser



Croisement Av. Flahault - Voie Domitienne,
Montpellier, Gauche 2020 / Droite 2022
Photo : A. Poisson

De l'automobilité aux mobilités actives

Une approche plus globale du vélo

- Multiplier des points de stationnement sécurisés
- Promouvoir le vélo en libre service
- Généraliser l'apprentissage des bonnes pratiques à l'école

Essort des des vélos électriques / VAE et des modèles innovants : vélos pliants, cargos, couchés, vélos voitures....



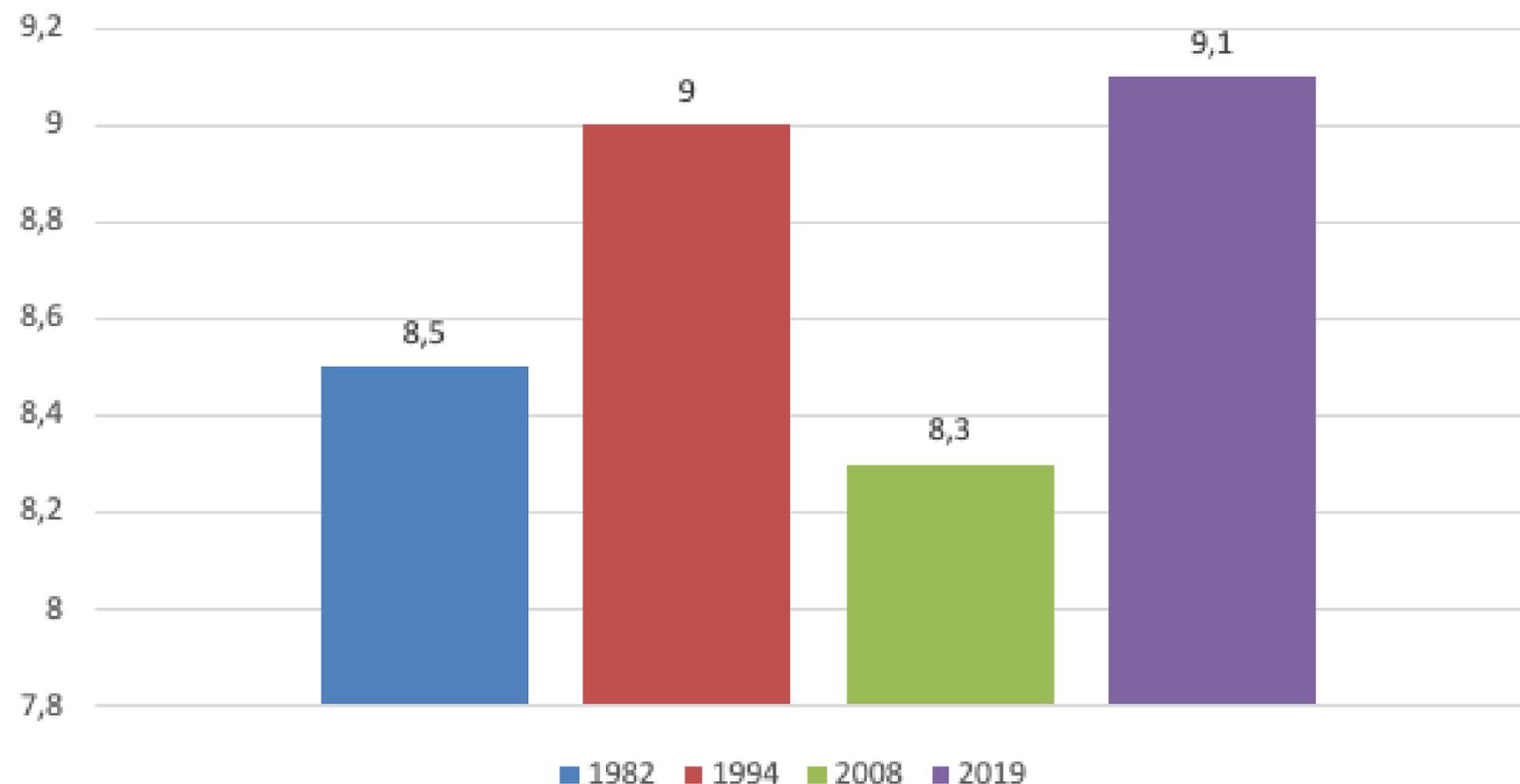
Marseille - Les docks – Start-up Soft Mobility
Photo : L. Chapelon, 2022



De l'automobilité aux transports en commun

Grâce au nombre élevé d'utilisateur par véhicule, les transports collectifs permettent de diviser par dix les émissions de GES et le coût de déplacement pour les usagers.

Part modale des TC dans les mobilités locales en France



Champ : déplacements des individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine. - © Sources : SDES, Enquête mobilité des personnes 2018-2019 ; Insee, Enquêtes nationales transports et déplacements 1982, 1994, 2008 (SOeS - Insee - Inrets)



De l'automobilité aux transports en commun

En dehors des grands pôles urbains et des métropoles, plus de 80% des habitants disent ne pas avoir accès à une offre de transport en commun. (BMQ 2023)

15% des actifs en France et seuls 3,8% Gardois utilisent principalement les transports en commun pour aller travailler. (INSEE 2022)



De l'automobilité aux transports en commun

Le maillage fin du territoire par le rail a été progressivement abandonné au profit du développement de l'autoroute et du TGV.



De l'automobilité aux transports en commun

Améliorer l'attractivité des transports en commun pour concurrencer la voiture ?

Rapidité / Fréquence / Desserte / Coût

- Développer les transports en commun en site propre (TCSP) : vitesse, régularité
- Améliorer les dessertes dans les territoires périurbains et capter les navetteurs : TER, cars express, tram-train...
- Adapter l'offre aux nouveaux rythmes de vie : horaires, fréquences; amplitude, service continu
- Tarification ; réflexion sur la gratuité ?
- Transports à la demande plus généralisés ?

De l'automobilité aux transports en commun

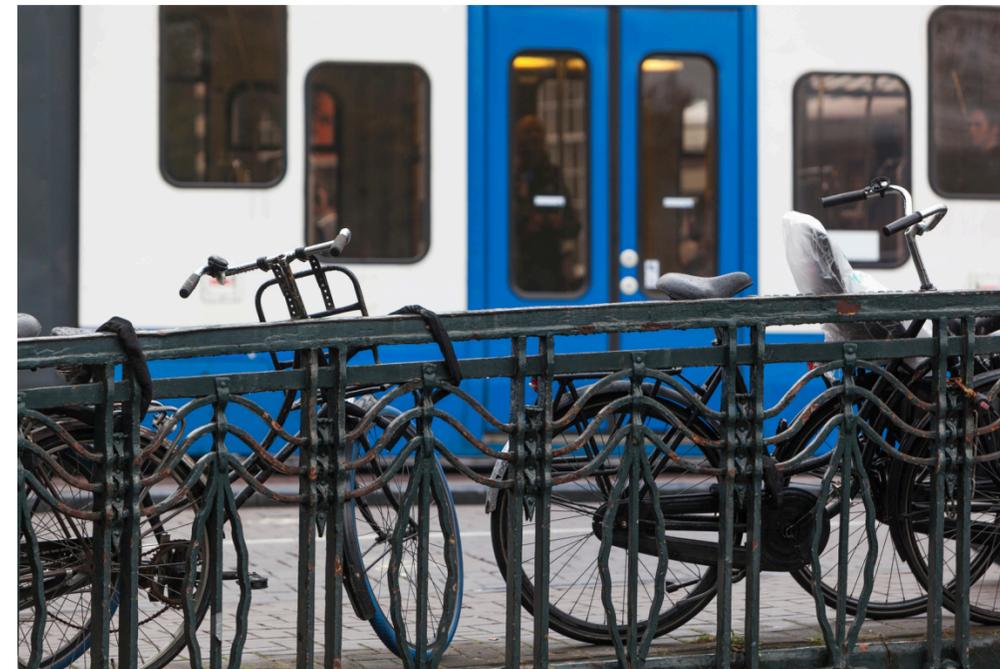
Le tramway s'est réintroduit dans les grandes villes depuis les années 1990, et la longueur de son réseau s'est multipliée par 3 entre 2005 et 2020. (Baldasseroni 2022)



De l'automobilité à l'intermodalité

Encourager l'intermodalité :

- Interconnexion et rapprochement physique des modes (Pôles d'échanges, P+Tram...)
- Une seule rupture de charge
- Correspondances optimisées
- Intégration des échelles spatiales et billettique commune
- Généraliser les applications permettant une information multimodale en temps réel



Les leçons de l'enquête déplacements de Montpellier :

3,5 : pourcentage de déplacements impliquant au moins 2 véhicules

81 : pourcentage de déplacements intermodaux avec 1 rupture de charge

x3 : facteur d'allongement des temps de déplacements intermodaux (45 min)

2 : durée maximale de marche en minutes en correspondance dans 91% des cas

80 : pourcentage de déplacements multimodaux impliquant les TC L. Chapelon

De l'automobilité à la proximité

Une décarbonation grâce à des solutions technologiques, pour moins d'impact de la voiture

...

Des offres de transports multiples pour un report modal et une modification des pratiques de déplacements

...

Mais surtout, aller vers une réduction des besoins de déplacement en aménageant la proximité.



Bibliographie

- Baldasseroni, L., Faugier, É. et Pelgrims, C. (dir.) (2022). Histoire des transports et des mobilités en France : XIXe-XXIe siècle. Armand Colin
- Frétigny, J.-B., Bouloc, C., Bocquillon, P., & Cazeaux, L. (2024). Mobilités et changement climatique : quelles politiques en France ? (1-). Éditions de la Sorbonne.
- Reigner, H., & Brenac, T. (éds.). (2021). Les faux-semblants de la mobilité durable (1-). Éditions de la Sorbonne.
- Les mobilités en rural. (2024). Pour, (249-250).
- La mobilité durable : quels besoins ? Quelles réponses ? (2024). Servir, (532).
- L'avenir des véhicules intermédiaires. (2022). Transports urbains, (141).
- Mincke, C. (2023). Polarisation du débat sur la mobilité Angoisses et gueule de bois. La Revue Nouvelle, 2(2), 26-37.
- Allemand, S. (2004). La mobilité comme « capital » Sciences Humaines, 145(1), 25-25.
- Woessner, R. (2022). Les territoires français face à la mobilité Des inégalités croissantes dans les réseaux de transport ? Les Analyses de Population & Avenir, 42(5), 1-26.
- Mobilité Se déplacer sans carbone... ou moins se déplacer ! (2019). DARD/DARD, (1).
- Mobilité des Français : comment changer de voie ? (2024). ADEME Magazine, (174).
- Wimoov. (2024). Baromètre des mobilités du quotidien 2023
- Insee. (2022). Statistiques locales Mobilités - Déplacements.
- ATMO Occitanie. (2022). L'air dans le Gard.
- Ministère de l'aménagement du territoire et de la transition écologique. (2024). Bilan annuel des transports en 2023.
- CERC Occitanie. (2021). Infrastructures & mobilités dans le Gard.
- Conseil départemental du Gard. (2024). Schéma départemental des mobilités.
- Région Occitanie. (2022). SRADDET - Diagnostic et tendances à horizon 2040.