



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**EXAMEN PROFESSIONNEL
DES SECRETAIRES D'ADMINISTRATION ET DE CONTROLE
DU DEVELOPPEMENT DURABLE
DE CLASSE EXCEPTIONNELLE**

Spécialités administration générale et contrôle des transports terrestres

SESSION 2022

RÉDACTION D'UNE NOTE

(Durée : 3 heures - Coefficient 3)

Épreuve n°1 : rédaction d'une note de synthèse sur un sujet d'ordre général à partir d'un ou plusieurs documents. Cette épreuve est destinée à mesurer les connaissances du candidat et à évaluer les compétences suivantes : compréhension, analyse et synthèse.

Pour cette épreuve, le dossier documentaire ne peut excéder 25 pages.

Toute note inférieure à 6 sur 20 est éliminatoire.

À LIRE ATTENTIVEMENT AVANT DE TRAITER LE SUJET

- L'usage de la calculatrice, d'un dictionnaire ou de tout autre document est interdit.
- Le candidat ne doit faire apparaître aucun signe distinctif dans sa copie, ni son nom ou un nom fictif, ni signature ou paraphe.
- Pour rédiger, seul l'usage d'un stylo noir ou bleu est autorisé (bille, plume ou feutre). L'utilisation d'une autre couleur, pour écrire ou souligner, sera considérée comme un signe distinctif.
- Le candidat doit rédiger sa copie dans une seule et même couleur (bleu ou noir) : tout changement de couleur dans sa copie est considéré comme signe distinctif.
- Les feuilles de brouillon ou tout autre document ne sont pas considérés comme faisant partie de la copie et ne feront par conséquent pas l'objet d'une correction.

Le non-respect des règles ci-dessus peut entraîner l'annulation de la copie par le jury.

SUJET :

Vous êtes secrétaire administratif(ve) de classe exceptionnelle, chef(fe) de projet, au sein du service des mobilités durables de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de X.

Dans la perspective de la prochaine édition de la « Semaine européenne de la mobilité », qui mettra en évidence les liens entre mobilité, santé et environnement, une réunion de travail est prévue entre les services de l'État concernés par ces sujets. La DREAL, qui a vocation à animer et accompagner les démarches régionales et locales sur la mobilité durable, sera représentée.

Dans ce contexte, votre chef(fe) de service vous demande de rédiger une note synthétique à l'attention de la direction. Dans un premier temps, cette note présentera les grands enjeux de la mobilité en France, et les récentes évolutions juridiques introduites pour promouvoir les alternatives à la voiture. Dans un second temps, elle présentera un bilan intermédiaire du « plan vélo » du Gouvernement et les mesures financières incitatives créés pour favoriser l'usage du vélo comme mode de déplacement.

Le dossier documentaire comprend 25 pages.

Liste des documents

Document 1	L'État vous aide à adopter le vélo au quotidien (Gouvernement.fr - 14 mars 2022)	Page 1
Document 2	Plan vélo : résultats satisfaisants, mais des efforts à poursuivre (Cyrille Pac -Techni Cités - 28 septembre 2021)	Page 2
Document 3	Loi Climat et Résilience : ce qu'il faut retenir du volet mobilités (Anne Lenormand - Localtis - 17 décembre 2021)	Page 3 à 6
Document 4	Quelles alternatives à la voiture individuelle, hors des villes ? (Laetitia Van Eeckhout – Le Monde - 9 novembre 2018)	Page 7 à 8
Document 5	2021, année du vélo : récapitulation en vingt-cinq points (Olivier Razemon – Le Monde - 28 décembre 2021)	Page 9 à 11
Document 6	« Certaines politiques de promotion du vélo ont renforcé une conception inégalitaire de l'accès à l'espace public » (Matthieu Adam – Le Monde – 27 février 2021)	Page 12 à 14
Document 7	Zones à faibles émissions : les élus déminent le terrain (Arnaud Garrigues – La Gazette – 29 avril 2022)	Page 14 à 16
Document 8	Mobilité durable : quels sont les enjeux ? (Fondation pour la nature et l'Homme - 27 novembre 2020)	Page 16 à 17
Document 9	Les Français aspirent à moins se déplacer, selon une consultation citoyenne (Agnès Sinaï - Actu environnement - 10 février 2022)	Page 18 à 19
Document 10	Engagez votre commune dans la Semaine européenne de la mobilité ! (Auteur partenaire – La Gazette - 25 avril 2022)	Page 20 à 21
Document 11	La mobilité triangulaire, un enjeu prioritaire de la décarbonation des transports (Antoine Da Silva – Les Echos - 2 juin 2022)	Page 22 à 24
Document 12	Mobilités douces: « Il est plus efficace de promouvoir d'abord les gains et le plaisir » Grégoire Souchay - Libération – 19 avril 2022	Page 25

L'État vous aide à adopter le vélo au quotidien. Plus de pistes pour rouler en toute sécurité.

Source : Gouvernement.fr - 14 mars 2022

Grâce au plan vélo annoncé en 2018, un fonds de 350 millions d'euros sur sept ans a été créé afin d'aider les collectivités territoriales à construire des pistes cyclables sûres et fiables. 100 M€ supplémentaires sont apportées dans le cadre du plan France Relance.

L'objectif : tripler, d'ici 2024, la part du vélo dans les déplacements de tous les jours, en passant de 3 à 9 %.

Pour rendre la pratique du vélo plus sûre, le plan vélo prévoit notamment :

- d'améliorer la visibilité aux passages piétons ;
- de généraliser les « sas vélo » aux feux tricolores ;
- de développer des voies cyclables à double sens, dans les rues d'une vitesse maximale autorisée de 50 km/h.

L'Etat vous aide :

- **à acheter un vélo électrique**

Le vélo à assistance électrique peut offrir une expérience plus facile et plus confortable. En plus de l'aide proposée par votre collectivité pour l'achat d'un vélo électrique, vous pouvez demander une aide de l'Etat qui peut aller jusqu'à 200€. Renseignez-vous auprès de votre commune, département ou région, une aide à l'achat peut vous être proposée.

- **à aller au travail en vélo**

Si le vélo fait partie de votre quotidien et que vous l'utilisez pour vous rendre sur votre lieu de travail, vous pouvez bénéficier du « forfait mobilités durables ». Son montant peut atteindre jusqu'à 400 € par an.

Faites-en la demande directement à votre employeur.

- **à lutter contre le vol de vélos**

Pour beaucoup, l'augmentation des vols est un frein à l'achat d'un vélo.

Pour les empêcher, des abris à vélo sécurisés seront installés près des gares. 100 millions d'euros du plan France Relance y seront dédiés.

Plan vélo : résultats satisfaisants, mais des efforts à poursuivre

Source : Cyrille Pac -Techni Cités - 28 septembre 2021

Le ministère de la Transition écologique a présenté le bilan des trois premières années du Plan vélo. Et rappelé les leviers à actionner pour atteindre un objectif ambitieux de 9% de part modale d'ici 2024.

Lancé il y a trois ans, le Plan vélo doit maintenant changer de braquet. C'est le sens du message que Barbara Pompili, ministre de la Transition écologique, et Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué aux Transports, ont donné ce mardi 14 septembre 2021 lors d'une conférence de presse pour dresser un bilan.

Accompagnés d'Olivier Schneider, président de la Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB), les deux ministres ont délivré un satisfecit sous forme de chiffres. « Depuis 2019, les déplacements vélo et les itinéraires cyclables ont augmenté de 30%, s'est ainsi réjoui Barbara Pompili. En ville, bien sûr, mais aussi dans les milieux péri-urbains, urbains peu denses et ruraux. (...) 15 000 places de stationnement ont été créées ». Et de souligner que « 600 millions d'euros ont été mobilisés par le gouvernement en trois ans. Grâce au Fonds de mobilité active, le Plan de relance et les programmes CEE (certificats d'économie d'énergie), 250 autres millions vont être déployés, ce qui fera 850 millions sur tout le quinquennat ». Le gouvernement veut ainsi croire que les leviers financiers sont assez nombreux pour accélérer le rythme. Sans compter le Forfait mobilité durable, « dont on a besoin de faire le bilan », souligne encore la ministre.

« Naissance d'une nation du vélo »

Selon Jean-Baptiste Djebbari, toutes les aides mobilisées ont, en particulier, permis de développer les infrastructures : « Il y avait 40 000 km d'itinéraires en 2017. Il y en a 13 000 km de plus aujourd'hui. » Mais avec un objectif affiché de 9% de part modale d'ici 2024 (et 12% en 2030), il faut aller encore plus loin. Afin de connaître les besoins et attentes des collectivités, la FUB lance notamment son troisième baromètre des villes cyclables dont la première partie doit permettre aux responsables locaux de mieux appréhender les questions de stationnement, de vols, d'infrastructures... La seconde, elle, est une cartographie pour identifier les points noirs, les lieux à améliorer (supprimer les discontinuités notamment), où situer les stationnements, etc. « Ce baromètre offre des données aux collectivités pour leur permettre de prioriser leurs actions », explique Olivier Schneider.

Le Gouvernement compte également sur les récents programmes de financement. Les 254 lauréats d'Avelo2 (appel à projets de l'Ademe) ont ainsi été officialisés ce mardi. « Ce programme, doté de 25 millions, s'adressait aux collectivités plus réduites, souligne Barbara Pompili, pour les aider à financer les études de faisabilité. Elles avaient besoin de savoir où placer leurs infrastructures et comment les sécuriser pour permettre la rencontre des différents usagers de la route. »

Enfin, le quatrième appel à projets du Fonds mobilité durable sur les aménagements cyclables est sur le point de s'achever. La date du dépôt des candidatures est fixée à ce mercredi 15 septembre. Doté de 50 millions d'euros, il doit soutenir les maîtres d'ouvrage dans la réalisation d'itinéraires sécurisés. Autant d'efforts, donc, qui doivent booster la pratique du vélo. Et qui font dire à Barbara Pompili : « Ce quinquennat est celui de la naissance d'une nation du vélo ». A titre de comparaison, la part modale du vélo est de 27% aux Pays-Bas et 12% en Allemagne.

Loi Climat et Résilience : ce qu'il faut retenir du volet mobilités

Source : Anne Lenormand - Localtis - 17 décembre 2021

Automobiles, vélo, zones à faibles émissions, transports collectifs, transport routier de marchandises, aviation ... : panorama des principales mesures du titre IV "Se déplacer" de la loi Climat et Résilience du 22 août 2021.

Titre IV – Se déplacer

Chapitre Ier : Promouvoir les alternatives à l'usage individuel de la voiture et la transition vers un parc de véhicules plus respectueux de l'environnement

Section 1 Dispositions de programmation

Grands objectifs (art.103). Le texte modifie l'article 73 de la loi d'orientation des mobilités (LOM), qui avait introduit l'objectif de fin de la vente des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers neufs utilisant des énergies fossiles d'ici à 2040, en y ajoutant deux objectifs supplémentaires. Il fixe d'abord la fin de la vente des voitures particulières neuves émettant plus de 95 gCO₂/km (selon la norme NEDC) au 1^{er} janvier 2030, à l'exception de certains véhicules à usages spécifiques (véhicules tout terrain pour l'usage professionnel ou dans les zones de montagne, par exemple) sans que ces dérogations ne puissent excéder à cet horizon 5% de l'ensemble des ventes annuelles de voitures particulières neuves. Le deuxième objectif introduit est la fin de la vente des véhicules lourds neufs affectés au transport de personnes ou de marchandises et utilisant majoritairement des énergies fossiles, d'ici à 2040. Ces évolutions "s'accompagnent d'un soutien à l'acquisition de véhicules propres, au recours aux biocarburants pour les véhicules lourds et à la transformation des véhicules", précise le texte.

Enfin l'article prévoit également le principe d'instituer des aides pour l'acquisition de "véhicules propres, y compris des cycles, des cycles à pédalage assisté et des remorques électriques pour cycles, le cas échéant sous réserve de la mise au rebut des véhicules polluants" et pour financer la transformation de véhicules à motorisation thermique en motorisation électrique ou l'installation d'équipements techniques de nature à améliorer la sécurité.

Accompagnement des collectivités territoriales dans la création d'infrastructures cyclables (art.104). "Pour atteindre les objectifs de part modale du vélo de 9% en 2024 et 12% en 2030, tels que définis respectivement par le plan vélo et la stratégie nationale bas carbone, l'État se fixe pour objectif d'accompagner les collectivités territoriales dans la création d'infrastructures cyclables sur leur territoire", indique le texte. "Cet accompagnement est mis en cohérence avec les besoins identifiés pour atteindre les objectifs précités, en s'appuyant notamment sur les scénarios étudiés par l'Ademe". Il s'agit en l'occurrence d'augmenter le Fonds mobilités actives.

Report modal vers des transports moins polluants (art.106). La loi fixe à l'État un objectif d'accompagnement des ménages dans le report modal vers les modes de transport les moins polluants "par une action ciblant en priorité les ménages habitant ou travaillant dans des zones à faibles émissions mobilité [...], avant d'être élargie à l'ensemble du territoire".

Section 2 Autres dispositions

Prêt à taux zéro pour l'acquisition d'un véhicule peu polluant (art.107). Le texte prévoit l'expérimentation d'un prêt à taux zéro pour les ménages et les entreprises domiciliées dans ou à proximité d'une commune ayant mis en place une zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m) afin de financer l'acquisition d'un véhicule de moins de 2,6 tonnes émettant moins de 50 gCO₂/km. L'expérimentation, d'une durée de deux ans, commencera le 1er janvier 2023. Ses modalités seront définies par décret.

Parkings-relais (art.108). Le texte veut favoriser le développement de parkings-relais aux entrées de villes, pour une meilleure articulation avec les transports publics réguliers. Les maires pourront aussi réserver certaines places de stationnement aux usagers des transports en commun. [...]

Infrastructures de recharge électrique dans les copropriétés (art.111). Une nouvelle section "Infrastructure collective de recharge dans les immeubles collectifs" est créée au chapitre III du titre V du livre III du code de l'énergie. Il s'agit de faciliter l'installation de bornes de recharge électrique dans les copropriétés en ajustant le mécanisme de financement. La décision d'équipement d'une infrastructure de recharge collective pourra être prise à la majorité simple des copropriétaires, à partir du moment où un dispositif de financement permet de ne pas faire peser la charge financière sur la copropriété mais uniquement sur les futurs utilisateurs. Les copropriétés pourront en effet choisir de passer par le réseau public de distribution sans avance de frais, l'infrastructure étant "remboursée" au fur et à mesure par les contributions des seuls utilisateurs des bornes de recharge.

Verdissement des flottes de véhicules de l'Etat et des collectivités territoriales (art.112). Cet article prévoit de compléter les objectifs de verdissement des flottes publiques de véhicules légers en fixant de nouveaux objectifs de moyen terme. Il confirme l'objectif d'atteindre une proportion minimale de 50% de véhicules à faibles émissions lors du renouvellement annuel des parcs de l'État et de ses établissements publics de plus de 20 véhicules automobiles "jusqu'au 31 décembre 2026", puis fait passer ce taux à 70% à compter du 1er janvier 2027. Pour les flottes de plus de 20 véhicules des collectivités territoriales et des entreprises nationales, ce taux devra atteindre au moins 20% jusqu'au 30 juin 2021 ; au moins 30% du 1er juillet 2021 au 31 décembre 2024 ; au moins 40% du 1er janvier 2025 au 31 décembre 2029 ; et au moins 70% à compter du 1er janvier 2030.

Signe distinctif pour le covoiturage (art.115). Le texte modifie l'article L.1214-2 du code des transports relatifs au plan de mobilité, qui doit notamment favoriser le "stationnement des résidents et des véhicules utilisés dans le cadre du covoiturage". La loi précise que les véhicules devront bénéficier "d'un signe distinctif de covoiturage créé en application des articles L.1231-15 ou L.1241.1 du code des transports.

Aménagements d'itinéraires cyclables et plans de mobilité (art.116). Le volet relatif à la continuité et à la sécurisation des itinéraires cyclables et piétons des plans de mobilité devra comprendre "les itinéraires relevant des schémas cyclables approuvés par les assemblées délibérantes du niveau régional ou départemental ou relevant du schéma national des véloroutes".

Stationnement des vélos (art.117). La loi crée le nouvel article L. 152-6-1 du code de l'urbanisme, qui donne la possibilité aux autorités compétentes pour délivrer les permis de construire, lorsque le règlement du plan local d'urbanisme (PLU) impose la réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés, de "réduire cette obligation à raison d'une aire de stationnement pour véhicule motorisé en contrepartie de la création d'infrastructures ou de l'aménagement d'espaces permettant le stationnement sécurisé d'au moins six vélos par aire de stationnement". [...]

Mise en place de zones à faibles émissions mobilité dans les agglomérations de plus de 150.000 habitants (art. 119). La loi rend obligatoire d'ici le 31 décembre 2024 l'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m) "dans toutes les agglomérations de plus de 150.000 habitants situées sur le territoire métropolitain". La liste des communes incluses dans ces

agglomérations sera fixée par arrêté, puis actualisée au moins tous les cinq ans. Un décret précisera les conditions d'application de la disposition, "en particulier les modalités de dérogation aux obligations pour des motifs légitimes ou en cas d'actions alternatives mises en place et conduisant à des effets similaires à ceux de la création d'une ZFE". [...]

Aménagements cyclables et ZFE-m (art.120). La loi entend faciliter les réalisations ou les aménagements d'itinéraires cyclables lors du réaménagement ou de la réalisation de voies hors agglomération, hors autoroutes et voies rapides desservant une ZFE-m. Jusqu'à présent, les aménagements d'itinéraires cyclables étaient conditionnés à la réalisation d'une étude pour en évaluer le besoin. Le besoin est désormais réputé avéré pour les réalisations ou réaménagements des voies situées dans une ZFE-m ainsi que des voies desservant une telle zone situées à moins de cinq kilomètres.

Plan climat air énergie territorial et ZFE-m (art.121). Le plan d'action de réduction des émissions de polluants atmosphériques prévu dans le cadre d'un plan climat air énergie territorial (PCAET) doit notamment comporter une étude portant sur la création, sur tout ou partie du territoire concerné, d'une ou plusieurs ZFE-m. En outre, les modalités de mise à jour de ce plan d'action devront être précisées dans un décret en Conseil d'État.

[...]

Voies réservées (art.124). Le texte prévoit l'expérimentation pendant trois ans de la création de voies réservées à proximité des ZFE-m.

Jeux olympiques et paralympiques de 2024 (art.125). La loi entend ouvrir à des modes de transport partagés les voies qui peuvent être réservées à l'occasion des Jeux olympiques et paralympiques de 2024.

[...]

Forfait mobilités durables (art.128). Le forfait mobilités durables passe à un montant maximum de 600 euros par an (contre 500 euros par an initialement) lorsqu'il est cumulé avec le remboursement de l'abonnement de transports en commun.

Mobilités durables dans les zones peu denses (art.129). Dans un délai de six mois après sa promulgation, la loi prévoit un rapport du gouvernement au Parlement "sur les soutiens qu'il compte mettre en œuvre en faveur du développement des mobilités durables dans les espaces peu denses afin de favoriser le développement de modes de déplacements bas-carbone et alternatifs aux mobilités traditionnelles, encore largement dominées dans ces espaces par la voiture individuelle". Ce rapport devra étudier "notamment la possibilité de financer les services de mobilité dans ces territoires peu denses en attribuant annuellement aux communautés de communes qui ont institué un versement transport et qui organisent un ou plusieurs services de mobilité une part de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques".

Chapitre II : Améliorer le transport routier de marchandises et réduire ses émissions

Section 1 Dispositions de programmation

Fiscalité (art.130). "Pour le gazole routier utilisé pour la propulsion des véhicules lourds de transport de marchandises, il sera procédé à une évolution de la fiscalité des carburants dans l'objectif d'atteindre un niveau équivalent au tarif normal d'accise sur le gazole d'ici au 1er janvier 2030, en tenant compte de la disponibilité de l'offre de véhicules et de réseaux d'avitaillement permettant le renouvellement du parc de poids lourds", stipule le texte. "Cette évolution s'accompagne d'un soutien renforcé à la transition énergétique du secteur du transport routier, notamment par le recours

aux biocarburants dont le bilan énergétique et carbone est vertueux, ainsi qu'à l'augmentation des ressources de l'Afitf [Agence de financement des infrastructures de transport de France]." [...]

Section 2 : Développer le fret ferroviaire et fluvial

Doublement des parts modales du fret ferroviaire et fluvial d'ici 2030 (art.131). La loi fixe pour objectif "de tendre vers le doublement de la part modale du fret ferroviaire et l'augmentation de moitié du trafic fluvial dans le transport intérieur de marchandises d'ici 2030, en mobilisant l'ensemble des acteurs publics et privés concernés". [...]

Section 3 : autres dispositions

Suramortissement pour l'acquisition de poids lourds propres (art.133). Le texte prolonge jusqu'en 2030 le dispositif de suramortissement pour l'acquisition de poids lourds propres, dont le montant s'élève à 450 millions d'euros environ.

Formation à l'écoconduite (art.136). Le texte prévoit une formation à l'écoconduite pour les agents de l'Etat et des collectivités territoriales, ainsi que pour les salariés des entreprises possédant des flottes de plus de 100 véhicules. [...]

Chapitre III – Mieux associer les habitants aux actions des autorités organisatrices de la mobilité

[...]

Section 2 Autres dispositions

Interdiction de certains vols intérieurs en cas d'alternative en train (art.145). La loi interdit les vols réguliers intérieurs en cas d'alternative en train d'une durée de moins de 2h30. Un décret en Conseil d'État précisera les conditions d'application de cette mesure, "notamment les caractéristiques des liaisons ferroviaires concernées, qui doivent assurer un service suffisant, et les modalités selon lesquelles il peut être dérogé à cette interdiction lorsque les services aériens assurent majoritairement le transport de passagers en correspondance ou peuvent être regardés comme assurant un transport aérien décarboné". Il précisera également les niveaux d'émissions de dioxyde de carbone par passager transporté au kilomètre que doivent atteindre les services aériens pour être considérés comme assurant un transport aérien décarboné. La disposition entrera en application fin mars 2022. [...]

Limitation du développement des capacités aéroportuaires (art.146). Le texte introduit l'interdiction de déclaration d'utilité publique et d'expropriation pour la construction ou l'extension d'aérodrome, s'ils ont pour effet d'entraîner une augmentation nette, après compensation, des émissions de gaz à effet de serre générées par l'activité aéroportuaire par rapport à l'année 2019 (article L122-2-1 code de l'expropriation pour cause d'utilité publique). Cette mesure entrera en vigueur le 1er janvier 2022. Des exceptions sont toutefois prévues : les projets de travaux et d'ouvrages relatifs à l'aérodrome de Nantes-Atlantique jusqu'au 31 décembre 2036, à l'aérodrome de Bâle-Mulhouse, aux aérodromes situés outre-mer et aux hélistations (aérodromes équipés pour recevoir exclusivement des hélicoptères). Il en va de même des projets rendus nécessaires pour des raisons sanitaires, de sécurité, de défense nationale ou de mise aux normes réglementaires. [...]

Quelles alternatives à la voiture individuelle, hors des villes ?

Source : Laetitia Van Eeckhout – Le Monde - 9 novembre 2018

La popularité de l'appel aux blocages de routes, le 17 novembre, pour dénoncer la hausse des prix des carburants ne cesse de s'amplifier. Et ce malgré l'objectif de réduction des émissions carbonées. Mais la voiture individuelle reste incontournable pour beaucoup.

Selon les résultats du troisième Observatoire des mobilités émergentes réalisé par l'agence Chronos et l'Observatoire société et consommation (ObSoCo), que Le Monde a pu consulter en avant-première, deux tiers des automobilistes (67 %) déclarent « ne pas avoir la possibilité de choisir leur mode de déplacement ». Et cette absence de choix est d'autant plus prégnante à mesure que l'on s'éloigne des centres urbains.

Si 32 % des ménages des grandes agglomérations disent ne pas avoir d'autre choix que la voiture pour se déplacer au quotidien, ce chiffre bondit à 83 % dans les communes rurales isolées. « Cet écart révèle un vrai clivage : la mobilité est devenue une source de fracture territoriale », constate Bruno Marzloff, directeur de Chronos, qui déplore que les questions de mobilité hors des centres urbains soient un « angle mort » des politiques publiques.

« Améliorer la desserte en transports en commun classiques ne peut pas être l'unique solution dans les territoires périurbains et ruraux, relève Marie Huyghe, chercheuse au laboratoire CNRS-Citeres et consultante en mobilité. Aujourd'hui, l'utilisation de la voiture est tellement satisfaisante qu'aucune offre de transport en commun, aussi performante soit-elle, n'entraînera nécessairement un report. Il est nécessaire de développer un bouquet de services de mobilité beaucoup plus divers. »

En repensant son plan de déplacement, la métropole d'Orléans (22 communes, 282 000 habitants) a fait de l'atténuation de cette fracture territoriale entre son centre urbain et ses communes périphériques une priorité. Outre la mise en place de trois lignes de bus express reliant la gare d'Orléans aux différentes zones d'activités situées au nord de son territoire, l'agglomération a développé un service de transport à la demande pour désenclaver les petites communes de l'Est, mal desservies par les transports en commun. « Avec ce service, Résa'Est, nous voulons aider les personnes à mobilité réduite à réduire l'usage de la voiture individuelle », explique Stéphanie Anton, adjointe au maire d'Orléans chargée du développement durable.

Depuis avril, les habitants de quatre communes de cette zone peu dense de la métropole ont la possibilité de réserver (par téléphone ou par une application mobile et Internet), jusqu'à cinq minutes avant leur déplacement, un bus qui viendra les chercher à l'arrêt le plus proche de leur domicile. « Très vite, il y a eu une explosion des demandes. Nous atteignons aujourd'hui les 3 300 passagers par mois », relève Stéphanie Anton. Forte de ce succès, la métropole a décidé d'étendre ce service à trois autres communes et envisage d'aller chercher les gens directement devant leur domicile.

Une implication des entreprises déterminante

Le service de covoiturage du quotidien lancé en 2017, avec l'application Klaxit, n'a pas eu le même succès. La collectivité proposait d'indemniser les trajets domicile-travail des automobilistes transportant des passagers. Mais le dispositif n'a généré qu'une timide adhésion. L'expérience a été stoppée au bout de six mois. « Il est nécessaire d'accompagner les changements de comportement, relève Mme Anton. Les gens ne vont pas passer à un autre mode de déplacement parce qu'il est plus écologique. Face à la souplesse qu'offre la voiture individuelle, il faut trouver d'autres

arguments, jouer sur les gains de temps, l'accessibilité, l'intermodalité... » La métropole d'Orléans n'a pas abandonné l'idée du covoiturage, mais elle ne relancera pas un tel service sans impliquer les entreprises.

« L'implication des employeurs est déterminante », affirme Nolwen Biche, du service mobilité de la communauté d'agglomération de Saint-Nazaire, qui s'attache depuis trois ans à travailler avec les entreprises pour qu'elles promeuvent les services de mobilité alternatifs à la voiture individuelle et incitent leurs salariés à y recourir. « Le covoiturage se développe s'il y a une animation territoriale ».

Cette agglomération a lancé son propre service de covoiturage il y a une dizaine d'années. Dans chaque commune, une si ce n'est deux aires de stationnements spéciales ont été aménagées. Et depuis mai, l'agglomération s'est associée à Brest, Nantes et Rennes pour mettre en place une nouvelle plate-forme mutualisée pour le covoiturage de proximité, OuestGo. « Notre cible, ce sont les trajets domicile-travail qui font, pour beaucoup, entre quatorze et vingt kilomètres. Nous voulons toucher les salariés, qu'ils soient habitants de l'agglomération ou vivent au-delà de notre territoire et viennent y travailler, explique Nolwen Biche. L'objectif de ce service mutualisé est d'atteindre une masse critique, sachant que l'équilibre économique est plus difficile à trouver pour le covoiturage de courte distance ».

Le vélo, gisement de mobilité sous-exploité

L'agglomération de Saint-Nazaire comme celle d'Orléans se sont aussi lancées en 2017 dans un service de location longue durée (jusqu'à un an) de vélos à assistance électrique – ce qui évite d'avoir à aménager des stations. « Le vélo représente un gisement de mobilité sous-exploité, car les déplacements de moins de cinq kilomètres représentent 46 % du total de la mobilité quotidienne en périurbain et 55 % en milieu rural. Et l'essor des vélos à assistance électrique permet d'envisager un doublement des distances parcourables », relève l'expert en mobilité Marc Fontanès.

Le Parc national régional des Grands Causses (93 communes, Aveyron) qui s'est engagé depuis quelques années dans une série d'expérimentations et d'actions sur les mobilités alternatives à la voiture individuelle (covoiturage, auto-stop sécurisé, et même auto-partage avec des véhicules de collectivités et d'entreprises), a, lui, développé un dispositif de prêt gratuit pour dix jours de vélos électriques.

« Cela a eu un vrai succès : nombreux sont ceux qui achètent, après l'expérimentation, leur propre engin, souligne Florent Tarrisse, le directeur du parc. Nous devons faire preuve d'imagination et rechercher toutes les solutions possibles autres que le transport en commun. Mais il faut passer beaucoup de temps à expliquer, à démontrer l'intérêt des mobilités alternatives à la voiture individuelle. C'est vraiment un enjeu culturel. »

2021, année du vélo : récapitulation en vingt-cinq points

Source : Olivier Razemo – Le Monde - 28 décembre 2021

Des vélos partout. Sur les tee-shirts, dans les devantures des boutiques, sur les courts de tennis, dans les débats politiques, chez les constructeurs automobiles, dans les usines, et, bien sûr, dans les rues et sur les routes. En 2021, la transition cyclable s'est poursuivie. Après l'explosion constatée au printemps de 2020 (qui suivait une décennie de progression plus lente), la pratique quotidienne s'est maintenue en 2021.

Dans le même temps, le mouvement provélo s'est structuré. Les pouvoirs publics, à tous niveaux, ont annoncé le financement de futurs aménagements, les entreprises du secteur ont engrangé des bénéfices et embauché des salariés, des investisseurs ont saisi des occasions. **Voici un bilan de 2021, année du vélo [...].**

1/ Trajets à vélo, la stagnation après le boom. Les chiffres recueillis par l'association d'élus Vélo et territoires, qui font autorité, montrent une fréquentation des axes cyclables équivalente à celle de 2020, si on exclut les confinements qui rendent les mesures complexes. Le niveau se maintient davantage en ville qu'à la campagne ou dans les quartiers périurbains. Le tourisme en bénéficie tout autant que l'usage quotidien. La part modale du vélo devrait donc se maintenir à 4 %. C'est peu, mais beaucoup plus qu'il y a cinq ans. Le potentiel demeure « énorme », selon l'expression consacrée : 60 % des déplacements domicile-travail de moins de 5 kilomètres se font en voiture.

[...]

5/ Les Free Vélo'v étaient trop verts. La métropole lyonnaise a également lancé, en octobre, Free Vélo'v, qui consiste à réemployer 10 000 vélos issus d'une flotte à l'abandon, retapés par une entreprise d'insertion et offerts aux étudiants boursiers et jeunes en insertion professionnelle. Le tout pour un budget au moins dix fois inférieur à celui du Vélo'v : 4,8 millions d'euros. Malgré le caractère vertueux de cette initiative, qui combine les trois piliers du développement durable, certains rageux n'ont pu s'empêcher de la critiquer, parce que les vélos ont été repeints en vert. Oui, juste pour cette raison.

6/ Les voies parisiennes. Le plan « Vélo » de Paris, présenté le 20 octobre, a été, comme à chaque fois qu'il s'agit de Paris, abondamment commenté par les médias nationaux. Il ne fait pourtant, pour 250 millions d'euros, que poursuivre la logique des précédents plans, en proposant un réseau sécurisé comptant 130 km supplémentaires, compatible avec les axes des villes voisines, et 130 000 nouvelles places de stationnement.

[...]

7/ L'argent de l'Etat. En mai, l'Etat a annoncé 50 millions d'euros supplémentaires pour les infrastructures cyclables. Cet appel à projets du fonds « mobilités actives », le quatrième depuis 2019, contribuera au financement des aménagements (passerelles, pistes, carrefours, stationnement) des collectivités territoriales. La liste des projets adoubs sera publiée en 2022. Depuis 2019, « l'Etat a déjà participé au financement de 533 projets d'aménagements cyclables répartis sur 323 territoires pour un montant total de 215 millions d'euros de subvention », annonçait alors le ministère de la transition écologique.

[...]

10/ Etudes, guides, thèses. Le vélo devient une matière universitaire. L'urbaniste Clément Dusong, académicien (voir point 9), a publié une thèse sur l'essor du vélo en banlieue parisienne. La thèse du chercheur Aurélien Bigo sur la transition écologique des transports, soutenue en novembre 2020, a été amplement diffusée en 2021. On y trouve des arguments en faveur d'une transition écologique basée non pas sur la fuite en avant technologique, mais sur une sobriété sereine. D'autres documents cherchent à comprendre et analyser le mouvement, ou cerner ses opportunités : le guide *Rendre sa voirie cyclable*, du Cerema, l'évaluation faite par l'Ademe des services vélo, l'étude de la Fédération européenne des cyclistes sur la compatibilité entre le vélo et le train, la monographie du groupe de réflexion Terra Nova sur les pistes cyclables, la thèse, mise en avant par le Forum des vies mobiles, sur le traitement des accidents de vélo dans les médias, un webinaire sur l'avenir des livreurs à vélo. J'en oublie certainement, n'hésitez pas à me les signaler.

[...]

12/ Comme des petits pains. Selon les chiffres de l'Union sport et cycle, principale fédération professionnelle du secteur, publiés en avril, le marché du vélo a enregistré une progression de 25 % en 2020, atteignant un chiffre d'affaires de plus de 3 milliards d'euros. Chaque année, compte tenu des destructions ou mises au rebut, on compte en moyenne un demi-million de vélos en plus en France. En 2020, 514 000 des 2,7 millions de vélos vendus neufs étaient à assistance électrique. Le prix moyen d'une bicyclette s'établit en 2020 à 717 €, soit une hausse de 25 % par rapport à 2019. Lire ici l'article du *Monde* à ce sujet.

13/ « Pas de vaccin, pas de composants ». Au début de juillet, pile le jour où ses dirigeants recevaient la visite de plusieurs parlementaires, l'usine de Moustache Bikes, dans les Vosges, devait cesser momentanément sa production. La Malaisie, où sont produits une partie des dérailleurs Shimano, était en confinement total. A ce moment-là, le faible taux de vaccination dans plusieurs pays d'Asie avait précipité de nouvelles restrictions dont les répercussions se faisaient sentir à l'autre bout de la planète. « *Pas de vaccin, pas de composants* », résumait alors la lettre professionnelle *Bikeéco*. Cette pénurie a contraint d'autres fabricants européens à décréter quelques jours d'arrêt de production, et tous ont passé l'année à jongler entre les fournisseurs.

14/ L'industrie made in France. Malgré ces vicissitudes, la filière française enregistre en 2021 une hausse impressionnante de son chiffre d'affaires. Des gisements d'emplois surgissent, tandis que les responsables des usines cherchent des terrains pour s'agrandir. Le chiffre d'affaires du secteur a probablement été multiplié par 1,5 depuis 2019, confirme Nicolas Mercat, spécialiste de l'économie du vélo (et maire du Bourget-du-Lac).

[...]

15/ Coup de pouce. Ça peut être long et compliqué d'acheter un vélo, mais heureusement, on peut réparer ceux qui traînent dans les caves. Imaginé par Olivier Schneider, président de la Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB), pendant le confinement du printemps 2020, le « *coup de pouce vélo* » de 50 €, financé par les entreprises qui vendent de l'énergie, a permis deux millions de réparations, pour un coût total de 100 millions d'euros. Le dispositif s'est terminé le 31 mars. [...]

19/ Remplacer une vieille voiture par un vélo. La prime à la conversion (automobile), qui permettait jusqu'ici d'acheter une voiture neuve et moins polluante après revente d'un modèle ancien, donne depuis juillet la possibilité d'acquérir un vélo ou un vélo-cargo. L'amendement, écrit par la FUB et défendu par la ministre de la transition écologique, a été voté dans la loi Climat et résilience en avril.

[...]

21/ 277 000 réponses. Le Baromètre des villes cyclables, questionnaire à remplir en ligne de septembre à novembre, va contribuer à améliorer l'usage du vélo dans plus de 1 500 communes. Ses résultats seront présentés le 10 février. Par rapport à l'édition de 2019, qui avait rassemblé 184 000 réponses, la participation a surtout progressé dans les petites villes et les banlieues. En revanche, le nombre de réponses a stagné ou baissé dans les grandes villes, à l'exception notable de Paris, comme si les habitants de la capitale voulaient souligner le décalage entre la parole officielle et les aménagements dans la vraie vie. La FUB, dont l'effectif sera passé de 4 salariés en 2015 à 70 en février 2022, multiplie les actions et les programmes, comme celui qui vise à distinguer des employeurs pro-vélo. Son président, Olivier Schneider, a été décoré de l'ordre national du Mérite le 14 septembre.

22/ Les piétons s'organisent. Le baromètre vélo fait des émules. Au début de l'année, le baromètre des villes marchables, dont les résultats ont été publiés en septembre, proposait aux riverains de noter la manière dont on peut cheminer dans leur commune. Soixante-dix mille réponses ont été enregistrées, dont 43 000 exploitables.

23/ Gentrification. Un entrefilet paru dans la lettre hebdomadaire de Léry Jicquel nous informe que les habitants d'un quartier de San Francisco avaient refusé, en 2017, le vélo en libre-service local, car celui-ci symbolisait à leurs yeux une gentrification néfaste. Même si l'article est ancien, l'enjeu des politiques cyclables apparaît ainsi en creux : elles doivent s'adresser à tous, notamment car elles permettent de limiter le budget des ménages consacré à la mobilité.

24/ Et pendant ce temps, l'étalement urbain continue. Pendant que les citoyens se mettent au vélo, les lieux de vie, de travail et de loisirs continuent de s'éparpiller autour et loin des villes, amenant les particuliers à choisir la voiture pour tous les trajets. *« Il est très compliqué de sortir des mobilités individuelles sans repenser la ville, l'éloignement domicile-travail-lieux de consommation. Tant qu'on construira des zones pavillonnaires, il sera très difficile de sortir de l'"autosolisme" »*, résumait en novembre Bastien Sibille, président du directoire de la coopérative de covoiturage Mobicoop, dans *Le Monde*.

25/ En conclusion. En 2021, le mouvement pro-vélo s'est montré agile et puissant à la fois, protéiforme, à rebours des technologies spectaculaires et des lois indigestes censées régler d'un coup les problèmes de la planète. L'inventivité s'est amplement déployée, en particulier durant cette courte période qui fut baptisée trop vite « post-covid », entre septembre et novembre, où il ne se passait pas un jour sans nouvelle annonce concernant le vélo.

En d'autres termes, si 2020 a été l'année de l'explosion de la pratique, 2021 est l'année de la structuration du secteur. Le vélo et, plus largement, la mobilité émergeront-ils pour autant comme un enjeu de la campagne présidentielle ? Pour le moment, la plupart des candidats jouent la carte facile de l'automobiliste-qui-ne-peut-pas-faire-autrement. Toutefois, lors des campagnes électorales, il arrive que des prétendants, et surtout des électeurs, se rendent compte que la mobilité n'est pas seulement un concept qui engage la planète mais un sujet de vie quotidienne, mêlant pollution, exercice physique, risque routier, bruit, praticité. Mais c'est généralement au moment des élections locales. [...]

« Certaines politiques de promotion du vélo ont renforcé une conception inégalitaire de l'accès à l'espace public »

Source : Matthieu Adam – Le Monde – 27 février 2021

Dans ce nouvel épisode de « L'Abécédaire de la ville », à la lettre V, comme « vélo en ville », le chercheur Matthieu Adam met en évidence les inégalités sociales et géographiques dont fait l'objet la petite reine aujourd'hui en France.

Tribune. « Coronapistes » improvisées en quelques jours, magasins de cycles qui peinent à répondre à la demande d'équipement, entreprises de plus en plus nombreuses à adopter le forfait mobilité durable... : assurément, la bicyclette est, depuis le printemps dernier, l'une des grandes gagnantes de l'épidémie de Covid-19. L'association Vélo & Territoires, qui regroupe de nombreuses collectivités territoriales, estime ainsi la hausse moyenne de la fréquentation des pistes cyclables, en 2020, à 27 %, en dehors de la période des deux confinements.

Mais qui pédale en milieu urbain ? Et où ? Ce n'est que récemment que la recherche a tenté de dresser le portrait du cycliste type. Celle-ci met en lumière les inégalités sociales et géographiques dont la petite reine est, aujourd'hui, l'objet en France.

Une surreprésentation du cadre supérieur diplômé

Enquête après enquête, le cycliste urbain se dessine en effet sous les traits d'un homme en bonne santé, diplômé, cadre ou de profession intermédiaire, qui habite et travaille dans les centres-villes. Pour preuve, la dernière étude « Mobilité des personnes » (2019). Celle-ci permet notamment de constater que, tous motifs de déplacement confondus, les hommes effectuent 4 % de leurs trajets à vélo, contre seulement 1,5 % pour les femmes.

Les recensements de l'Insee montrent aussi que lorsque le parcours fait moins de 5 km, 8,3 % des cadres vont au travail à vélo, contre 5,5 % des professions intermédiaires, 3,8 % des employés et 5 % des ouvriers (données moyennées 2017). La hiérarchie des diplômes est par ailleurs très nette : certes peu nombreux, les titulaires d'un doctorat ont une fois et demie plus de chance de pédaler pour aller travailler que ceux titulaires d'un bac + 5, et trois fois plus que les détenteurs d'un unique baccalauréat.

Comment expliquer ces différences ? C'est en général au cœur des pôles urbains que la densité des aménagements – pistes et bandes cyclables, bornes de vélos en libre-service – est la plus importante. Les cadres, qui sont nombreux à vivre et à travailler en centre-ville, sont ainsi de facto la catégorie de la population la plus susceptible de pédaler dans de bonnes conditions et sur de courtes distances.

Des freins socioculturels

Mais la présence d'infrastructures n'explique pas à elle seule ces inégalités. Les recherches soulignent que l'on est plus susceptible d'aimer le vélo et d'avoir les compétences pour le pratiquer lorsqu'on est issu des classes supérieures. Les études universitaires, prisées par ces dernières, sont par exemple une période propice à se mettre en selle. A fortiori lorsqu'on habite quelques années à Grenoble ou à Strasbourg, à Amsterdam ou à Copenhague, autant de villes qui font une large place au vélo.

Dans un ouvrage paru en 2019, *Cyclescapes of the Unequal City : Bicycle Infrastructure and Uneven Development*, le géographe John Stehlin va plus loin. Il met en évidence comment le développement

du vélo à Detroit, Philadelphie et San Francisco accompagne les processus de gentrification de ces villes et accroît les divisions spatiales, mais aussi de genre et de race. Il explique également comment les discours et les actions des pouvoirs publics et des associations de promotion du vélo, fondés sur la nécessité morale de mettre en œuvre de « bonnes pratiques » de mobilité, plus saines et plus écologiques, ont pu renforcer une conception inégalitaire de l'accès à l'espace public.

En France, le cas de la métropole lyonnaise illustre en partie ce phénomène. La part du vélo dans les déplacements enregistre, depuis une décennie, une croissance annuelle à deux chiffres. Mais cette augmentation se cantonne pour l'essentiel à la ville centre et désormais à sa voisine Villeurbanne, où la part des cadres ne cesse de croître.

Ces résultats ne sont pas étonnants lorsqu'on considère que sous le règne de Gérard Collomb, le développement du vélo a participé d'une volonté de construire un espace public apaisé dans les arrondissements centraux de Lyon. Et d'y rendre visibles les modes de transport « doux », perçus par les édiles comme un moyen d'attirer des populations aisées et diplômées et par là même de nouveaux investisseurs.

Le vélo, un passé populaire qui freine sa démocratisation

Mais si l'usage du vélo progresse au sein des classes supérieures, il est néanmoins loin d'avoir supplanté l'automobile pour les trajets quotidiens. La possession d'un « beau vélo », qui tend à devenir une marque de distinction chez les actifs des centres urbains, ne saurait ainsi par exemple encore être comparée avec la possession d'une voiture haut de gamme.

L'image du vélo en ville reste dans cette perspective marquée par son histoire populaire, qui conduit de nombreuses personnes à le considérer encore comme le mode de déplacement du pauvre ou du ringard. Avant la démocratisation de la voiture et de la moto, dans les années 1950, la bicyclette a en effet longtemps été un mode de transport populaire, à la campagne comme à la ville. Une habitude dont on trouve toujours la trace dans les villes sud-américaines aujourd'hui, où l'émergence d'un cyclisme urbain de classes supérieures côtoie un cyclisme populaire actif, y compris dans les périphéries, comme à Bogota ou à Mexico. Ou encore en Chine ou en Inde, où il demeure le mode de déplacement des citadins les plus pauvres.

Bien sûr, ces exemples internationaux n'ont pas vocation à être transposés dans les villes françaises. Ils relèvent souvent d'une absence d'alternative de transport pour les usagers dont la sécurité n'est par ailleurs pas toujours assurée par un manque d'infrastructures routières spécifiques.

Dépasser l'approche individuelle

Mais ils montrent justement que la démocratisation de la pratique du vélo doit passer par la prise en compte des conditions matérielles d'existence et des contraintes pratiques des habitants.

Dans cette perspective, attention aux indicateurs utilisés pour mesurer les progrès. Si les femmes finissent par effectuer « statistiquement » autant de déplacements à vélo que les hommes, mais que leurs horaires de circulation, leurs itinéraires ou leurs choix vestimentaires sont plus limités en raison du sentiment de vulnérabilité que certaines d'entre elles éprouvent dans l'espace public, pourra-t-on vraiment parler d'égalité ?

Comme le montre l'ouvrage collectif *Le Capital dans la cité : une encyclopédie critique de la ville* (éditions Amsterdam, 2020), l'urbanisme contemporain reproduit et intensifie les inégalités sociospatiales, mais il n'y a rien d'inéluctable à cela et il est possible de faire autrement. Dans le cas du vélo, cela implique de se saisir conjointement de l'enjeu des mobilités quotidiennes et de celui des inégalités sociospatiales, en aménageant et en pensant les dispositifs d'accompagnement. Ils doivent non seulement dépasser les centres urbains pour se matérialiser dans les banlieues et par

ailleurs ne pas se limiter aux seules mobilités domicile-travail. Véhicule peu coûteux à l'achat et à l'usage, la bicyclette pourrait alors contribuer à rendre les espaces urbains à la fois plus respectueux de l'environnement et moins inégalitaires.

Document 7

Zones à faibles émissions : les élus déminent le terrain

Source : Arnaud Garrigues – La Gazette – 29 avril 2022

Les élus locaux sont très impliqués dans la mise en place des zones à faibles émissions dans les métropoles. Un sujet explosif, mais ce combat est fondamental pour les collectivités, qui ont à cœur d'agir sur la santé et le cadre de vie.

La mise en place des zones à faibles émissions (ZFE) avance lentement, mais sûrement. Il s'agit d'interdire progressivement l'accès aux véhicules les plus polluants dans les agglomérations de plus de 150 000 habitants, en se basant sur leurs niveaux de pollution, définis par l'étiquette Crit'air.

Des véhicules propres hors de prix

Politiquement, le sujet est explosif. Il reprend tous les ingrédients de la crise des gilets jaunes : une mesure qui a du sens pour la santé et l'environnement – les ZFE vont permettre d'améliorer la qualité de l'air en ville, qui tue plus de 40 000 personnes par an –, mais avec un accompagnement insuffisant des ménages les plus défavorisés. Or ce sont bien eux qui possèdent les véhicules les plus polluants, habitent loin des centres villes, peuvent difficilement se passer de leurs voitures ou en changer pour une plus propre, au regard des prix élevés des véhicules électriques ou hybrides rechargeables (qui pourront encore pénétrer dans les ZFE).

« Avec les aides actuelles de l'Etat (prime et bonus écologiques), on arrive à effacer la différence de prix entre un véhicule neuf électrique et thermique », explique Cecile Goubet, déléguée générale de l'association Avere. Mais le reste à charge reste encore trop important pour les plus modestes, et au final, seuls les plus aisés en bénéficient.

Réduire aussi la place de la voiture en ville

Certaines collectivités peuvent être tentées de proposer une aide supplémentaire, mais les enveloppes financières à mobiliser sont considérables. Ce ne sera pas possible pour toutes, dont Montpellier Méditerranée Métropole, qui investit déjà massivement pour développer des alternatives à la voiture, en développant les transports en commun (une nouvelle ligne de tram, 5 lignes de « BusTram »), en les rendant gratuits (en 2023 pour tous les métropolitains), et en misant 1,5 Md€ sur les mobilités actives (dont un réseau express vélo). Car si les métropoles veulent améliorer la qualité de l'air, elles veulent aussi réduire la place de la voiture en ville. L'association France urbaine (FU) appelle d'ailleurs à une sanctuarisation des financements pour les transports en commun – ce qui concerne tant le versement mobilité que le 4e appel à projets pour créer de nouvelles lignes – et à développer les transports ferroviaires qui ne représentent même pas 8% des déplacements dans les métropoles (hors Ile-de-France).

Aides à l'achat : l'Etat doit revoir sa copie

Julie Frêche, vice-présidente de Montpellier Méditerranée métropole, appelle l'Etat à revoir sa copie sur les aides au changement de véhicule : « Il faut aller beaucoup plus loin que ce qui est fait actuellement, sinon on va vers une explosion sociale », alerte-t-elle. Dans cette logique, France

Urbaine a demandé au gouvernement « une amplification des aides, pour passer de 6 000 à 12 000 euros et que ce soit géré sous la forme d'un guichet unique local, sous la responsabilité des métropoles, ce qui permettrait d'avoir un complément d'aide des métropoles, régions, et des territoires impactés », explique Etienne Chauffour, qui pilote la question à FU.

La métropole du Grand Paris (MGP) fait partie de celles qui ont sorti le chéquier, avec sa « prime métropole » de 6000 euros pour l'achat neuf ou d'occasion d'un véhicule électrique, hydrogène, hybride ou GNV. « Avec toutes ces primes mises bout à bout, on arrive à un budget intéressant, mais cela reste hors de portée des foyers modestes », déplore Daniel Guiraud, vice-président délégué à la transition écologique, à la qualité de l'air et au développement des réseaux énergétiques de la MGP. C'est pour cette raison que la MGP a reporté d'au moins six mois le passage à la prochaine étape de sa ZFE : l'interdiction pour les véhicules Crit'air 3 et plus, dans le périmètre intérieur délimité à l'A86. « Notre ZFE est coincée dans l'ornière depuis 4 ans », déplore l'élu francilien, qui pense avoir trouvé la solution : des prêts à taux zéro (PTZ) avec la garantie d'emprunt de l'Etat. Il a été entendu par l'Etat qui vient de sortir un décret publié dans le Journal officiel du 24 avril 2022 qui lance une expérimentation d'un PTZ à partir du 1er janvier 2023. « Pour une voiture de 45 000 € maximum, ou 60 000 € pour une camionnette, le prêt peut atteindre 30 000 €, remboursable en 7 ans. Ce prêt sans intérêt est ouvert aux personnes dont le revenu fiscal ne dépasse pas 14 000 € par an, ou aux micro-entreprises », expliquent les services de l'Etat.

De son côté, l'Eurométropole de Strasbourg a choisi de proposer des offres sur critères sociaux (jusqu'à 20 000 euros de revenu fiscal), ce qui permet de toucher 70% de la population, avec une aide allant de 1000 à 3500€ pour des véhicules neufs ou d'occasion et de vignettes Crit'air 0 et 1.

Mettre enfin en place le contrôle et la vidéoverbalisation

Les collectivités attendent aussi que l'Etat agisse sur un autre volet : le contrôle et la vidéoverbalisation. « Nous travaillons depuis quatre ans sur le contrôle automatisé (par lecture des plaques, Ndlr). Nous sommes obligés de passer par une commande de l'Etat, mais nous ne savons toujours pas si ces radars seront mis en œuvre début ou fin 2023 », regrette Etienne Chauffour.

« C'est l'Etat qui doit le financer. Un rapport a bien été commandé au préfet Bartolt en 2019, mais il n'est jamais sorti. Ça ne peut s'expliquer que par la peur des gilets jaunes », analyse Daniel Guiraud. Si l'élu francilien croit toujours dans la ZFE, il alerte également : « une règle ne vaut que par sa capacité à contrôler et verbaliser. Actuellement, notre ZFE est virtuelle, et ce n'est pas bon car les gens prennent l'habitude de transgresser ces règles quotidiennement ». Dans le système qui devrait être retenu (et qui intègre les recommandations de la CNIL), il ne pourrait y avoir qu'un nombre très limité de capteurs fonctionnant en même temps sur une ZFE (entre 8 et 20 selon les métropoles), sachant que le nombre de capteurs installés pourrait être plus important (les capteurs seraient activés alternativement).

« Les collectivités étaient demandeuses »

Il ne faut pas croire, cependant, que les collectivités se retrouvent forcées d'agir sur ce terrain et envoyées au front par l'Etat, qui craint une nouvelle crise des gilets jaunes. « Les collectivités étaient demandeuses », souligne Etienne Chauffeur. Ce que confirme Pia Kembs, présidente de l'Eurométropole de Strasbourg :

« L'Etat a cet impératif réglementaire, mais de notre côté, nous avons une responsabilité en terme de santé publique. La qualité de l'air s'est dégradée en Alsace, du fait de la géographie locale, il nous faut donc agir et la loi est venue nous donner un cadre pour le faire ».

Pour que la mise en place des ZFE réussisse, les élus locaux ont bien conscience qu'il va falloir faire œuvre de beaucoup de pédagogie. « Nous sommes dans une période particulière : nous sortons d'une crise sanitaire, et entrons dans une crise économique avec une augmentation du prix

de l'énergie. Celui qui arrive en donneur de leçons avec sa ZFE ne réussira pas. C'est important que ce ne soit pas perçu comme une logique antisociale, et que ça ne crée pas de nouvelles tensions avec le périurbain et le rural », analyse Etienne Chauffour, en reconnaissant que « c'est facile à dire, moins à faire ».

Document 8

Mobilité durable : quels sont les enjeux ?

Source : Fondation pour la nature et l'Homme - 27 novembre 2020

Nos déplacements font partie de notre mode de vie. Mais, parce qu'ils sont majoritairement réalisés en voiture individuelle, roulant aux carburants fossiles, ce sont également des contributeurs majeurs à la pollution de l'air et au changement climatique. Qui plus est, les écarts entre les métropoles dotées de transports collectifs et de services partagés et les territoires moins denses et plus dépendants à la voiture se renforcent. Transformer nos pratiques de mobilité est bien une priorité pour la transition écologique, mais impose de relever plusieurs défis, tant sociaux qu'économiques

1/ Réduire l'impact environnemental des transports, 1er secteur émetteur de GES en France

Quelques chiffres pour comprendre : 80% des kilomètres parcourus par les Français le sont en voiture (Source : Qu'est-ce qu'on fait ?), qui roulent aujourd'hui à l'essence et au diesel... Ce n'est pas pour rien qu'elle représente 55% des émissions de GES liées au transport. **Bien sûr, l'arrivée de véhicules électriques fait partie de la solution, mais aucune voiture ne peut prétendre être réellement "propre"**. Cette nouvelle technologie, si elle se révèle avantageuse dans un premier temps pour la pollution de l'air dans nos villes, ne sera vraiment bénéfique pour le climat qu'à certaines conditions, et en premier lieu celle de maîtriser l'impact des batteries.

Au-delà des solutions technologiques, la transition écologique appelle à se déplacer autrement. En partageant plus les voitures tout d'abord. Mais également en favorisant les modes les plus légers, qui sont aussi les moins polluants, la marche et le vélo, pour ces trajets de proximité. Et pour cause : en agglomération, **40% des déplacements en voiture font moins de 3 km** pour transporter, la plupart du temps, une seule personne.

Enfin, il est indispensable de moderniser les réseaux de transports collectifs. Métros, bus, trains sont structurants pour les territoires, et déterminants pour garantir un accès de tous à l'emploi, aux services, à la culture...

Par ailleurs, le trafic aérien contribue à hauteur de 7% au réchauffement climatique au niveau mondial. **La neutralité carbone en 2050 passera irrémédiablement par la réduction du trafic aérien.** Ce qui implique de repenser les déplacements internationaux : voyages d'affaire, tourisme... pour se déplacer évidemment moins, et mieux. Pour les voyages en Europe, bonne nouvelle : le train de nuit représente une alternative crédible : créer un vrai réseau de train de nuit, doté de dizaines de lignes, pourrait permettre de reporter plus de 10 millions de passagers par an de l'aérien et de la route sur le train de nuit, selon le collectif Oui au train de nuit.

2/ Réduire la pollution de l'air pour améliorer la santé des Français

Diminuer la dépendance aux transports qui utilisent les énergies fossiles n'est pas seulement un enjeu environnemental, c'est aussi un enjeu de santé. La pollution aux particules fines et autres polluants atmosphériques, liée en premier lieu dans les villes au trafic motorisé, est une source majeure de dégradation de notre santé, notamment de celle des plus vulnérables : maladies cardio-

vasculaires, asthme, cancer... Le bilan est lourd : **48 000 morts en France par an** (Santé publique France 2016).

3/ Développer des solutions de mobilité durable pour tous en ville comme à la campagne

Selon le Baromètre des mobilités du quotidien de la FNH et Wimoov 55% des Français déclarent ne pas avoir le choix de leur moyen de déplacement au quotidien, parce que les transports collectifs sont absents ou inadaptés aux besoins. **Cette dépendance à la voiture individuelle est aussi une dépendance au mode de déplacement le plus polluant, et le plus coûteux.**

Les personnes les plus précaires, isolées, sont les premières confrontées à cette difficulté.

Qui plus est, ce sont souvent les personnes les plus éloignées des solutions de mobilité durable : des véhicules électriques chers à l'achat, des services partagés peu accessibles, un réseau de transports collectifs complexes à utiliser... Plus largement, c'est l'ensemble des populations dépendantes de la voiture, et particulièrement dans les zones rurales et périurbaines qui sont vulnérables.

Ces territoires peu denses, restent aujourd'hui les parents pauvres d'une politique nationale centrée sur la gestion des flux en zone urbaine dense, qui a tout misé sur la route, alimentant l'étalement urbain, la dépendance à la voiture individuelle et aux énergies fossiles. Cette politique doit évoluer pour accompagner tous les territoires pour une offre intégrée de mobilité, à la fois plus accessible et moins impactante pour l'environnement. Les services ferroviaires ont un rôle incontournable à jouer. Cela ne se fera pas sans changer l'urbanisme et l'aménagement, pour favoriser les liens de proximité, via la réimplantation des commerces et services dans les zones dites peu denses. C'est la condition pour une transition juste, qui donne à chacun la possibilité de réduire son empreinte environnementale.

4/ Faire de la mobilité durable une opportunité pour l'emploi

Le changement des pratiques de mobilité au quotidien aura un effet sur l'économie, et sur l'emploi, tant sur l'industrie que les services.

Pour l'automobile, un des piliers de l'économie en France, mais un secteur déjà en souffrance (1 emploi sur 5 perdu en 10 ans), la transition écologique est un défi majeur.

La conversion électrique redessine complètement la chaîne de valeurs : ce sont moins d'emplois pour les moteurs, mais des opportunités dans les batteries, le recyclage, le développement des infrastructures de recharge... Mais pour pouvoir développer et relocaliser ces activités, une conversion soutenue et accélérée des métiers et des compétences est nécessaire.

Par ailleurs, la multiplication des vélos, mais également le développement des services partagés, amènera son lot de nouvelles activités : industrie du cycle, vente et réparation, aménagement, services de location... Cette fois-ci, ces emplois sont non délocalisables, directement ancrés dans les territoires.

Sortir des énergies fossiles : une priorité pour l'économie et la justice sociale

Les 2/3 de l'énergie finale consommés en France, et la quasi-totalité de l'énergie nécessaire à la mobilité des personnes, sont aujourd'hui fournis par les énergies fossiles conventionnelles. La France est ainsi très dépendante du marché mondial du pétrole car elle importe ces énergies à 99%. Cette dépendance a un coût : la facture représente la quasi-totalité du déficit commercial français qui avoisine les 60 milliards d'euros annuels.

Depuis de nombreuses années la France n'a pas su limiter sa dépendance aux énergies fossiles. Elle l'a même accru en utilisant par exemple les exemptions de taxes sur les carburants, ou les subventions à l'achat de voiture diesels et essence pour apporter son aide aux ménages et aux

acteurs économiques... Un piège écologique et social qui a nettement contribué à la crise sociale et au mouvement des gilets jaunes en 2018.

Cette dépendance au pétrole est un facteur de vulnérabilité pour les ménages, l'économie nationale, mais également pour les territoires. En sortir est un des défis économiques majeurs de notre époque.

[...]

Document 9

Les Français aspirent à moins se déplacer, selon une consultation citoyenne

Source : Agnès Sinaï - Actu environnement - 10 février 2022

Les Français aspirent à moins se déplacer, selon une consultation citoyenne

Le Parlement de la mobilité, lancé par le Forum Vies mobiles, a rendu ses propositions, le 8 février. Il en ressort une demande d'apaisement des déplacements et de rééquilibrage des territoires en faveur des villes moyennes et des périphéries.

« Deux choses nous ont alertés », pointe la codirectrice du Forum Vies mobiles, Sylvie Landrière. « À l'occasion d'une enquête internationale que nous avons menée, en 2015, dans six pays, un des résultats a montré que, au quotidien, la plupart des 12 000 personnes interrogées voulaient ralentir, faire des pauses, vivre en plus grande proximité. Par ailleurs, on observe que beaucoup de mouvements sociaux sont déclenchés par des questions de mobilité. Exemples : les Gilets jaunes, en France, mais aussi, au Chili, à la suite de la hausse du prix du métro, au Kazakhstan, en raison du prix du gaz utilisé dans les voitures ».

Enjeu social sous-estimé par les pouvoirs publics, la mobilité prend une place croissante dans la vie quotidienne et elle est le premier émetteur de gaz à effet de serre. Quelque 400 kilomètres et dix heures par semaine sont, en moyenne, consacrés aux déplacements. Et malgré l'essor du télétravail, c'est le travail qui nous amène le plus à nous déplacer : 41 % du temps de déplacement et 45 % des kilomètres parcourus sont liés aux activités professionnelles. Près d'un tiers des travailleurs exercent un métier mobile : routiers, ambulanciers, éboueurs, conducteurs de trains. Treize pour cent des Français ont un travail les amenant à se déplacer souvent : commercial, infirmier, homme ou femme de ménage. Au total, 45 % des travailleurs parcourent, en moyenne, entre 45 et 120 km par jour. Une charge conséquente, qui pèse le plus souvent sur les plus bas salaires.

Le burn out menace les grands mobiles

« Paradoxalement, ces multiples déplacements nous rendent plus sédentaires que jamais. Qu'il s'agisse de voiture, de train, de métro, nous voyageons principalement assis. Et la vitesse gagnée ne sert pas au temps libre, mais à aller de plus en plus loin. Se déplacer plus pour gagner plus, mais chez les grands mobiles, le burn out menace », pointe Christophe Gay, codirecteur du Forum Vies mobiles. Autre paradoxe : les pouvoirs publics misent sur la métropolisation, alors que les citoyens demandent à pouvoir vivre en dehors des grandes villes.

D'où l'importance d'être à l'écoute des citoyens. Dans le sillage de la Convention citoyenne pour le climat, le Forum Vies mobiles a lancé un dispositif inédit de démocratie participative autour des mobilités. *« Nous sommes convaincus que c'est aux citoyens de définir les objectifs des politiques*

à mettre en œuvre », martèle ce think tank soutenu par la SNCF. Des ateliers préparatoires et une session pilote ont eu lieu dans plusieurs territoires depuis 2017. Rassemblé en 2021, le premier forum citoyen des vies mobiles a rendu ses propositions, le 8 février, à Paris.

Concrètement, 120 participants, d'une trentaine de profils et de rythmes de vie différents, issus de quatre types de territoires, métropolitains (Île-de-France), ruraux en déprise (Saint-Dié-des-Vosges), attractifs (Nantes) et ultramarins (La Réunion) ont été recrutés par un cabinet spécialisé en démocratie participative et indemnisés. « *Nous nous sommes attachés à leur représentativité en termes de diplômes, de revenus, et de rapport à la mobilité dans le travail, y compris les personnes travaillant en horaires décalés* », tient à préciser Sylvie Landriève.

Parmi les citoyens du panel, Djamel travaille au service des égouts de Paris. Il prend son poste chaque matin, à 6 h 50, et se lève à 5 h 30, parce qu'il habite en grande banlieue, dans une zone franche. « *C'est le transport en fait qui me fatigue, plus que le travail* », témoigne-t-il. Son objectif : quitter l'Île-de-France. Déborah, développeuse web à Nantes, télétravaille, mais se déplace aussi, pour raisons professionnelles, à vélo. Son souhait est de conserver des temps de déplacements pour ménager une coupure entre le travail et la maison. Une question d'équilibre, y compris physique.

Créer un service public national des mobilités partagées

Il ressort de cette consultation une demande d'apaisement des trajets liés au travail. Entre crainte de ne pas être à l'heure et conscience du caractère polluant des modes de déplacements, les citoyens proposent que les entreprises, publiques ou privées, se voient attribuer une prime ou un avantage fiscal si elles justifient de deux actions collectives pour améliorer les déplacements et les modes de travail de leurs employés : organisation de transports collectifs, aide à l'acquisition de véhicules individuels propres, télétravail, espace de coworking, diagnostic et accompagnement individualisé...

En outre, le forum citoyen propose de généraliser et d'améliorer l'offre existante de mobilité partagée à l'échelle nationale par un service public administré par les collectivités. Les panélistes insistent sur la diversité de l'offre, adaptable selon les possibilités et les ressources locales (voitures électriques, calèches, bateaux, voiture sans permis...), sur la mutualisation du parc automobile des administrations et la possibilité de mettre à disposition son propre véhicule.

Dans le même esprit, les citoyens souhaitent pouvoir utiliser des « hubs » d'échange de transport à la périphérie des grandes villes où les usagers déposeront leurs véhicules et iront jusqu'à leur entreprise grâce à des transports alternatifs, pourront utiliser des douches, des toilettes, des changes d'enfants. Ils proposent d'octroyer un revenu au parent qui décide de rester à la maison pour s'occuper des enfants. Et, en Île-de-France, les salariés en horaires décalés demandent le remplacement des bus de nuit, bondés, non sécurisés et inconfortables, par des lignes de métro fonctionnant 24 heures sur 24.

Dans les entreprises, il faudrait inciter les ressources humaines à prendre en compte les contraintes des salariés (vie familiale, trajet, fatigue) au moment de l'embauche ou de l'entretien annuel. De manière générale, les citoyens du panel demandent à être associés aux enjeux liés à la vie active, à l'aménagement du territoire et à la mobilité. Ils plaident pour la mise en place systématique dans les institutions (mairies, départements, régions...) de dispositifs de participation relatifs aux décisions concernant les déplacements, l'aménagement du territoire et les rythmes de vie liés au travail. Des attentes exigeantes qu'entreprises et collectivités doivent désormais prendre en compte.

Engagez votre commune dans la Semaine européenne de la mobilité !

Source : Auteur partenaire La gazette - 25 avril 2022

L'Union européenne propose du 16 au 22 septembre 2022 la Semaine européenne de la mobilité. Cet évènement annuel auquel ont participé plus de 3 000 collectivités en 2021 met en valeur les différents axes de la politique européenne de mobilité autour d'un thème fort : « En sécurité et en bonne santé grâce à la mobilité durable ».

La Semaine européenne de la mobilité : quel intérêt pour la commune ?

Organisée chaque année en septembre, la Semaine européenne de la mobilité a pour objectif d'inciter les collectivités et leurs citoyens à choisir des modes de déplacement respectueux de l'environnement. Une thématique est définie pour tous les pays européens participants, et des prix sont décernés pour mettre en lumière les initiatives innovantes en faveur du développement de la mobilité durable.

En France, 57 communes, intercommunalités ou métropoles, se sont mobilisées lors de la dernière Semaine européenne de la mobilité. Chacune, à sa mesure, a déployé et promu différentes initiatives pour inciter les citoyens de tous âges à préférer les déplacements doux, notamment la marche et le vélo.

Cet événement s'inscrit dans la trajectoire du Pacte vert européen, qui fixe des objectifs environnementaux et climatiques très ambitieux, avec des obligations de résultat. Il prévoit de réduire les émissions du secteur des transports de 90 % d'ici à 2050. « *Un système de transport durable doit placer les usagers au centre des préoccupations et leur proposer des solutions plus abordables, accessibles, plus saines et plus propres pour les inciter à modifier leurs habitudes en termes de mobilité.* » La Commission européenne a également adopté en 2020 une « Stratégie de mobilité durable et intelligente », qui définit 82 initiatives et mise beaucoup sur la valorisation de modes de déplacements vertueux dans les territoires. Voici deux exemples français dont vous pouvez vous inspirer pour faire participer votre commune à cet événement européen !

Argenton-sur-Creuse questionne les routines de ses habitants

Pour sa première participation en 2021, Argenton-sur-Creuse (Indre, 5000 habitants) a vu grand. Cette semaine de la mobilité lui a donné l'occasion de matérialiser plusieurs projets qu'elle souhaitait mettre en place pour favoriser les déplacements doux et promouvoir des pratiques vertueuses, tant pour la santé des citoyens que pour la préservation de l'environnement. La ville a voulu « questionner les routines » de ses habitants en les poussant à s'interroger sur la quantité de déplacements accumulés pour travailler, faire des achats ou se promener, en reprenant les mêmes itinéraires et en suivant souvent les mêmes habitudes.

Argenton-sur-Creuse a donc multiplié les événements, profitant de cette semaine pour mobiliser tous les acteurs de la ville : les lycéens ont travaillé sur le rôle de l'aménagement du territoire pour promouvoir la mobilité douce, le relais d'assistantes maternelles s'est lancé dans une rando-poussettes, le centre aquatique s'est ouvert gratuitement aux cyclistes, etc. Plus de 30 activités relayées sur les réseaux sociaux ont ainsi été organisées durant cette semaine, close par une « journée sans voiture » dans le centre de la ville. La mairie a également profité de cette occasion pour présenter et mettre en place des projets de mobilité douce pérennes.

« Pour que la Semaine de la mobilité serve à une réelle prise de conscience »

Ainsi, les conseillers municipaux ont assuré une permanence pour présenter un nouveau plan de circulation et de stationnement à travers la ville laissant plus de place aux marcheurs et aux cyclistes : création de voies dédiées, passages sécurisés, stationnement pour les deux roues, etc. La sécurité routière a également été travaillée à cette occasion, notamment autour des écoles où la vitesse de circulation a été réduite.

« Les enjeux environnementaux, même dans une zone rurale comme la nôtre, doivent nous inciter toutes et tous à utiliser les modes de déplacement doux, les mobilités actives, à chaque fois que cela est possible », soutient Vincent Millan, le maire d'Argenton-sur-Creuse dans le bulletin municipal de sa ville. « Nous comptons sur la mobilisation de toutes et tous pour que la Semaine de la mobilité serve à une réelle prise de conscience de la nécessité et de l'intérêt de changer nos modes de déplacement en ville ».

Semaine ludique pour la mobilité à Castanet-Tolosan

Le vélo et la marche à pied ont également été au cœur des initiatives proposées à Castanet-Tolosan (Haute-Garonne, 11 500 habitants). La ville a misé sur des activités ludiques pour sensibiliser la population aux modes de transport qu'elle utilise et aux alternatives vers lesquelles elle peut se tourner. Les Castanéens ont ainsi pu pédaler pour projeter un film sur un écran de cinéma extérieur ou (re)découvrir les règles de sécurité routière en s'amusant avec leurs enfants.

La ville a, elle aussi, saisi cette occasion pour promouvoir la création de nouvelles pistes cyclables et d'aménagement pour les cyclistes, des places de stationnement aux aires de réparation, et a également lancé un site de covoiturage en ligne.

Les inscriptions pour la Semaine européenne de la mobilité 2022 seront bientôt ouvertes alors préparez votre programme !

Focus

D'autres exemples d'action de mobilité douce

Chaque année, la Semaine européenne de la mobilité se termine par la journée mondiale sans voiture (le 22 septembre, sauf exception). L'occasion pour les villes de prôner la mobilité douce et de favoriser la prise de conscience des nuisances sonores produites par la circulation.

Mais chaque collectivité peut également choisir son propre plan de sensibilisation et ses dates : par exemple, à Marseille, l'événement « La voie est libre » interdit l'accès aux voitures à la Corniche certains dimanches.

Chaque commune peut ainsi, à son échelle, participer à la mobilité durable.

La mobilité triangulaire, un enjeu prioritaire de la décarbonation des transports

Source : Antoine Da Silva - Les Echos - 2 juin 2022

Les déplacements du quotidien sont rythmés par les trajets effectués pour aller de son domicile à son lieu de travail ou d'études, et inversement. Ce qui entraîne des flux de circulation importants à des heures régulières, dans un sens le matin et dans l'autre le soir – et parfois aussi le midi. Un mouvement de balancier bien connu sous le nom de mobilité pendulaire, et qui concerne la population active du monde entier. Ce phénomène caractéristique de l'urbanisation et de l'existence de métropoles et de zones périurbaines est dû à l'étalement urbain et à la distanciation entre les zones d'activités et les zones d'habitations. Plus d'un quart des actifs résident ainsi à plus de 30 minutes de leur lieu de travail. La polarisation des emplois dans les grandes aires urbaines s'est en effet accompagnée d'un phénomène de périurbanisation des actifs, qui entraîne une forte hausse des déplacements pendulaires.

La mobilité triangulaire passe par la route

Du fait de cette déconnexion entre lieux de travail, d'habitation, de consommation ou de loisirs, et de la spécialisation croissante des espaces de vie (zones résidentielles, zones d'activités, zones commerciales, etc.), la mobilité du quotidien devient même plus complexe, "multipolaire" ou "zigzagante"... Les chiffres de l'Insee montrent ainsi que les Français réalisent en moyenne 3,15 trajets par jour. C'est pourquoi on parle plus volontiers aujourd'hui de "mobilité triangulaire", en ajoutant à la navette domicile - travail un déplacement récurrent vers un "tiers-lieu", un endroit situé entre le travail et le domicile, qui peut être l'école des enfants, un commerce où l'on fait ses courses, un lieu de loisir, un restaurant... Un troisième déplacement quotidien qui augmente le temps passé chaque jour dans les transports.

Les études de l'Insee montrent également que les transports en commun restent l'apanage des grandes villes et que les mobilités douces (vélo, marche) sont réservées aux courtes distances. Aujourd'hui, 74 % des déplacements domicile-travail s'effectuent encore en voiture. Même pour les distances inférieures à cinq kilomètres, la voiture représente encore 60 % des déplacements. Près de neuf Français sur dix (87 %) utilisent la voiture pour au moins un de leur déplacement au quotidien selon une vaste enquête sur la mobilité menée par Régions de France, Transdev et Ipsos. C'est le mode de déplacement le plus utilisé, devant la marche (75 %) et les transports en commun (31 %).

La route reste donc incontournable pour la quasi-totalité des trajets du quotidien. Sur 80 % du territoire, il n'existe pas de solution alternative à la voiture individuelle, comme l'a lui-même constaté le gouvernement à l'occasion de la préparation de la Loi d'orientation des mobilités (LOM). En zone rurale et périurbaine bien sûr, mais aussi très fréquemment en petite couronne, et même dans les centres urbains. Et plus la densité des territoires est faible, plus l'utilisation des véhicules individuels est forte. Il faut se rendre à l'évidence : la dépendance à la voiture ne pourra pas, dans les prochaines années, être reportée facilement vers d'autres modes.

L'essor de la mobilité électrique suspendue aux infrastructures de recharge

La décarbonation du secteur des transports, qui représente 30 % des émissions de CO2 en France, passera donc nécessairement par la décarbonation des usages de la route. Et pour favoriser cette

transformation des usages, des changements importants sont attendus dans le domaine des infrastructures. Ce n'est qu'à ce prix que la France pourra atteindre les objectifs de la Stratégie nationale bas carbone (SNBC) : réduire ses émissions de gaz à effet de serre de 40 % d'ici à 2030 et atteindre la neutralité carbone en 2050. Si le nouveau gouvernement dirigé par Élisabeth Borne a martelé son engagement en faveur des causes environnementales, l'absence d'un ministre en charge des Transports constitue toutefois un signal très négatif.

Le développement des véhicules électriques s'impose aujourd'hui comme la principale solution technologique qui permettra de décarboner la mobilité routière. Même si leur part dans les ventes de voitures neuves est passée de 10 % en 2020 à 15 % en 2021, les véhicules électriques et les hybrides rechargeables ne représentent encore que moins de 2 % du parc automobile en circulation. Le surcoût d'un véhicule électrique par rapport à un véhicule thermique reste de l'ordre de 10 000 à 15 000 euros et n'est qu'en partie compensé par les aides de l'État. Difficile, dans ces conditions, de convaincre une majorité de Français de franchir le pas. D'autant que le déficit criant de bornes de recharge sur le territoire national reste plutôt dissuasif. Utiliser un véhicule électrique pour de longs trajets reste en effet aujourd'hui un pari très risqué du fait de l'incapacité à effectuer le plein d'électricité en itinérance. Pour l'heure, 90 % des recharges s'effectuent à domicile ou sur le lieu de travail et seulement 10 % le sont sur le domaine public ou en itinérance (5 % sur les autoroutes et les routes nationales).

Seul le déploiement d'un réseau de bornes de recharge rapide, efficace et bien maillé sur tout le territoire, pourrait lever ce frein. Plus généralement, il faut créer un terreau favorable à l'adoption de nouveaux usages, à travers des politiques d'aménagement du territoire et des dotations en infrastructures sur le réseau routier et autoroutier. En effet, le véhicule électrique, les bus propres à haut niveau de service avec voie dédiée, l'autopartage, le covoiturage, et demain le véhicule autonome ou à hydrogène ne pourront se développer que s'ils disposent de réseaux et d'infrastructures adaptés : réseau de bornes de recharge pour les véhicules électriques, voies dédiées aux bus express et au covoiturage, parkings de covoiturage et gares multimodales pour favoriser l'intermodalité, contournement des villes pour fluidifier le trafic...

Des investissements colossaux

Les investissements dans ce domaine doivent donc être à la hauteur des enjeux et les besoins sont colossaux. Pour "verdir" les routes de France, il faudra investir en moyenne 5,8 milliards d'euros par an pendant dix ans, selon l'étude réalisée par le cabinet de conseil spécialisé Carbone 4, avec l'Observatoire français des conjonctures économiques (OFCE) et la Fédération nationale des travaux publics (FNTP). Dans un rapport de juillet 2021, RTE et Enedis ont estimé que, dans une dizaine d'années, pour répondre aux pics de demande de recharge des véhicules électriques lors des grands départs, il faudra en moyenne entre 4 et 12 MW par aire de service. Ce qui représente entre 20 et 60 points de charge de 200 kW par aire en moyenne, les plus grandes aires allant jusqu'à 200 bornes et 40 MW – l'équivalent de l'alimentation électrique de l'aéroport d'Orly ! Les énormes investissements à venir doivent être anticipés dès maintenant.

Pour décarboner le transport routier de marchandises, il faudra aussi assurer la transition des camions thermiques vers les camions électriques... Et donc construire des voies spécifiques de recharge dynamique pour les poids lourds, des voies qui fournissent de l'énergie et rechargent les véhicules lorsqu'ils roulent, par exemple via un système d'induction. Les travaux français dans ce domaine, menés avec une soixantaine d'experts sous l'égide du ministère des Transports et de la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM), préconisent un déploiement massif de ces systèmes de "routes électriques" dès 2030. Un rapport publié en juillet 2021 par la DGITM recommande ainsi d'équiper 5 000 km de routes d'ici à 2030, et 9 000 à l'horizon

2035. L'enjeu est majeur, car ce déploiement permettrait de réduire les émissions de CO2 du transport routier longue distance de 87 % par rapport au parc diesel actuel.

Pour les seules autoroutes, une étude réalisée par le cabinet de conseil Altermind pour Vinci Autoroutes, chiffre à 5,5 à 6 milliards d'euros les investissements nécessaires pour "verdir" un tronçon de 1 000 kilomètres, dont 2,5 milliards pour construire des voies de recharge dynamique pour les poids lourds. Pour les 12 000 kilomètres du réseau autoroutier français, la facture serait donc d'environ 70 milliards d'euros, amortis sur plusieurs décennies.

Résoudre la question cruciale du financement

Aujourd'hui, la question du financement de tous ces investissements indispensables est cruciale. Il en va de la transition énergétique dans le secteur de la mobilité. "L'investissement devra être partagé entre l'État, les collectivités territoriales et les grands opérateurs publics et privés", estiment les auteurs de l'étude Carbone 4-OFCE-FNTP. Le contribuable sera sans doute sollicité, via l'impôt et la dette publique, de même que l'utilisateur, via les péages, avec une répartition qui reste à définir.

"Sur les axes très denses, la contribution des usagers suffira, mais le financement public sera nécessaire sur les routes peu empruntées", estime David Zambon, directeur général adjoint du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema). Certains suggèrent d'adapter le tarif du péage à la circulation en temps réel pour inciter les automobilistes à éviter les pics. Les sociétés autoroutières pourraient ainsi majorer les péages lorsque le réseau est surchargé, à l'image d'Uber qui majore le prix des courses aux périodes de pointe...

Une chose est sûre en tout cas : il faudra résoudre cette question capitale du financement et l'État devra y prendre largement sa part, car compte tenu de la place de la route dans la mobilité quotidienne des Français, sans véritable dynamique d'investissements dans ce domaine, la France aura bien du mal à atteindre ses objectifs de réduction des émissions de CO2.

Mobilités douces: «Il est plus efficace de promouvoir d'abord les gains et le plaisir»

Source : Grégoire Souchay - Libération – 19 avril 2022

Chercheur en psychologie sociale à l'université Gustave-Eiffel (Seine-et-Marne) basé à Lyon, Frédéric Martinez étudie les mécaniques à l'œuvre dans les choix de moyens de transport plus durables, et notamment les axes de communication à privilégier pour changer les pratiques.

Qu'est-ce qui motive quelqu'un à changer son comportement en matière de mobilité ?

Il faut déjà que soit ouvert un nouveau champ de possibles et qu'il y ait une intention de changement. Il y a une dialectique entre les motivations générales d'un côté et, de l'autre, des motivations plus immédiates et personnelles : allergies, pollution, santé, activité physique, pouvoir d'achat. Ensuite, c'est à l'Etat et aux collectivités de prendre en charge les infrastructures nécessaires pour concrétiser ces intentions.

Or quand on propose des messages de sensibilisation, on constate que les personnes qui utilisent intensivement leur voiture sont plus sensibles aux discours sur ce qui les touche concrètement. Les discours plus généraux, axés sur la planète et le climat, parlent davantage à ceux qui sont déjà convaincus par de nouvelles pratiques.

Quel rôle jouent les initiatives de promotion des mobilités douces ?

Selon moi, l'enjeu central, c'est «l'auto-efficacité», c'est-à-dire la capacité d'une personne à être convaincue qu'elle est déjà capable de faire autrement et que ça fonctionne. Un des leviers pour cela, c'est justement de l'avoir déjà expérimenté. Un autre enjeu est de faire la démonstration que le changement de mode de transport n'entraîne pas de perte de temps. Ce qui limite l'utilisation du vélo à assistance électrique au-delà de 15 kilomètres. C'est là qu'entrent en jeu le covoiturage, les transports en commun ou les «vélotos» [des véhicules hybrides à quatre roues, avec pédales et moteur ou assistance électrique, ndlr].

Pointer la responsabilité des automobilistes dans la pollution est-il une bonne manière de les inciter à renoncer à leur voiture ?

La culpabilité est un mauvais ressort, dangereux, car elle provoque souvent une «réactance» : plus c'est interdit, plus on s'y attache. Il me semble beaucoup plus efficace de promouvoir d'abord les gains et le plaisir, sur lequel on insiste trop peu. On peut penser des changements collectifs à partir de motifs individuels. En région lyonnaise, nous avons été surpris de voir à quel point la voiture restait pour les jeunes encore associée à l'idée de «liberté». Je pense que c'est le résultat d'une fausse croyance très ancrée d'indépendance et d'autonomie. Mais un mode de déplacement aussi lourd et coûteux est-il une vraie liberté ? Essence, entretien, contraventions, pannes, pollution : ce sont des dépendances non visibles mais qui coûtent beaucoup d'argent. Il ne faut pas perdre de vue que la première violence sociale, c'est de persister, en pleine flambée de l'essence, à vouloir rendre désirables des véhicules énergivores que l'essentiel de la population ne pourra jamais se payer.