



La déroute des routes

Inter lutte Association nationale

Stratégie nationale pour sortir du tout-voiture

Notes de recherches

Début: Mars 2022

Fin: Avril 2022

La **stratégie nationale bas carbone** engage la France à diminuer drastiquement l'empreinte carbone de l'ensemble des secteurs d'activité, et notamment celui des transports représentant à lui seul 30% des émissions de gaz à effet de serre [1](#). Pour répondre aux besoins de mobilité et garantir une accessibilité de tous les territoires tout en engageant une réduction structurelle de l'empreinte carbone, plusieurs leviers doivent être activés simultanément : organiser un report modal vers des solutions de déplacement sobres en énergie, améliorer le remplissage des véhicules, diminuer des distances parcourues, rééquilibrer le territoire entre les grandes métropoles, les villes, les villages et les zones rurales.

Pour opérer la transition des mobilités en quelques années, il apparaît inévitable de déployer des **solutions crédibles, fonctionnelles et soutenables** afin d'assurer des mobilités durables sur tous les territoires sans distinction, et pour cela, de s'appuyer prioritairement sur les **infrastructures existantes** pour modifier leurs usages. En effet l'aménagement du territoire dont nous héritons est le résultat de nos politiques passées, mais ne saurait être le motif d'inégalités dans l'accès aux mobilités alternatives à la voiture individuelle. Or aujourd'hui en France, les rares endroits où l'on peut concrètement se passer de voiture sont Paris, une partie de la région parisienne et de rares centres urbains, et ne concernent donc que quelques millions de personnes sur les 67 millions de Français. Sur le reste du territoire métropolitain, se passer de voiture est en pratique impossible, malgré les investissements massifs engagés depuis plus de 30 ans dans la création de réseaux lourds de transport en commun en site propre (métros, tramways et bus à haut niveau de service) qui n'ont fondamentalement pas changé la donne.

Au vu de la dynamique actuelle et faute de réorientation profonde de notre stratégie collective, décarboner les transports d'ici 10 ans constitue donc un défi inatteignable.

Cet article découle d'un double constat : d'une part celui d'une organisation de la décision embrouillée et complexifiée par 40 ans de décentralisation, qui nous conduit à une réinvention perpétuelle de solutions locales, source d'un peu d'innovations mais de beaucoup d'errements, d'inerties, de gaspillages, et in fine d'une **impuissance à d'agir de manière efficace et coordonnée**.

D'autre part, l'urgence dans laquelle il nous faut désormais agir pour lutter efficacement contre le changement climatique ne nous laisse plus le droit à l'erreur, et il n'est plus possible de laisser cheminer chaque acteur, chaque territoire, chaque collectivité avec son propre agenda et son propre

référentiel, sans que ne soit mise en place une véritable refonte des modes de décision et des outils de coordination des politiques en matière d'aménagement du territoire.

Reposant sur plus d'une décennie d'expériences de terrain, d'analyses de projets sous différents angles ayant permis d'identifier les similitudes et les spécificités d'approches, cet article tente de **formuler une démarche synthétique susceptible de surmonter les impasses** auxquelles nous sommes collectivement confrontés, pour pouvoir reprendre la maîtrise de nos choix collectifs et engager concrètement et rapidement une évolution coordonnée des offres de transport et de l'aménagement du territoire, qui est générateur des flux futurs, mais aussi le fruit de choix passés en matière d'infrastructures, de localisation d'activités et de mode de décision.

Organiser les déplacements quotidiens à l'échelle des départements permettrait d'embrasser véritablement les bassins de vie, de mêler les zones rurales aux pôles urbains, et de mettre en place une **offre de mobilité** suffisamment qualitative pour répondre à l'essentiel des besoins sans nécessiter de voiture personnelle. Refonder l'organisation des mobilités à l'échelle départementale viserait le déploiement d'une **offre ferroviaire** métropolitaine économique et performante autour de la ville centre et entre les villes secondaires, d'un **maillage par des bus et cars express** sur tous les grands axes, et d'un **encouragement massif aux modes actifs**. Au cœur de cette transformation résiderait l'adaptation des voiries existantes pour prioriser partout les modes collectifs et actifs en lieu et place de l'automobile.

Ces principes un peu théoriques mériteront évidemment d'être déclinés aux spécificités et aux caractéristiques de chaque territoire. Cependant, l'article ambitionne de fournir un cadre de raisonnement clarifié et renouvelé pour imaginer une organisation plus sobre des mobilités et éviter de porter des projets qui s'avèreraient inutiles ou inadaptés aux besoins de la transition.

Généraliser la compétence mobilité ou coordonner les responsabilités ?

La **loi d'orientation des mobilités** (Loi LOM) adoptée le 26 décembre 2019 s'est fixée comme objectif de supprimer les zones blanches de la mobilité en France. Par son article 8, elle prévoit ainsi que l'intégralité du territoire français soit couverte par une autorité organisatrice de la mobilité (AOM). Il s'agissait de compléter la couverture du territoire en confiant aux petites intercommunalités le soin de décider de la prise de compétence mobilités, puisque jusqu'alors, seules les grandes agglomérations (communautés d'agglomération, communautés urbaines et métropoles) avaient la responsabilité d'organiser des offres de mobilité sur leur ressort territorial (RT).

Prendre la compétence consiste à autoriser chaque intercommunalité à organiser ses propres offres de mobilité sur son territoire, ainsi qu'à lever un impôt spécifique pour en assurer le financement, le « versement mobilité » [2](#) (VM), acquitté par les entreprises implantées sur son sol en fonction de leur masse salariale. À défaut de prise de compétence, c'est la Région, en tant qu'autorité organisatrice de premier rang, qui assure la desserte par ses propres moyens.

Une telle approche relève de sérieux biais en ne permettant vraisemblablement pas de lever effectivement le déficit d'offres de mobilités alternatives à la voiture dans les territoires de faible et moyennes densités, qu'ils soient situés en périphérie de grandes agglomérations ou plus encore en

contexte rural. En effet, il ne peut suffire d'autoriser une intercommunalité à lever un impôt sur les entreprises pour que, par magie, cela lui permette de développer des solutions crédibles et suffisamment attractives pour répondre aux besoins de mobilité.

D'une part, les ressources de ces nouvelles AOM périphériques et rurales seront pour la plupart d'entre elles extrêmement faibles, étant donné que les entreprises appelées à financer le VM se trouvent généralement situées au sein des plus grandes agglomérations qui concentrent l'essentiel des emplois du département. Or ce sont ces ressources qui servent jusqu'à présent à financer des offres de mobilité déployées au sein de ces grandes agglomérations. Faute d'un mécanisme de solidarité entre les plus grandes intercommunalités où se trouvent les emplois, et les plus petites où résident les personnes qui dépendent de la grande intercommunalité pour leur travail, les loisirs, les équipements et administrations, la tâche est assurément vaine.

D'autre part, du fait de la mobilité facilitée au cours des dernières décennies et de la formidable extension des aires urbaines, l'aire de rayonnement et d'attraction des grandes villes dépasse désormais systématiquement les limites spatiales des intercommunalités. Par conséquent, les offres de mobilité « urbaines » restreintes au strict ressort territorial de ces intercommunalités manquent souvent de pertinence et d'attractivité (en fréquence et en temps de parcours) pour les déplacements en échange avec les territoires situés aux franges de ces intercommunalités.

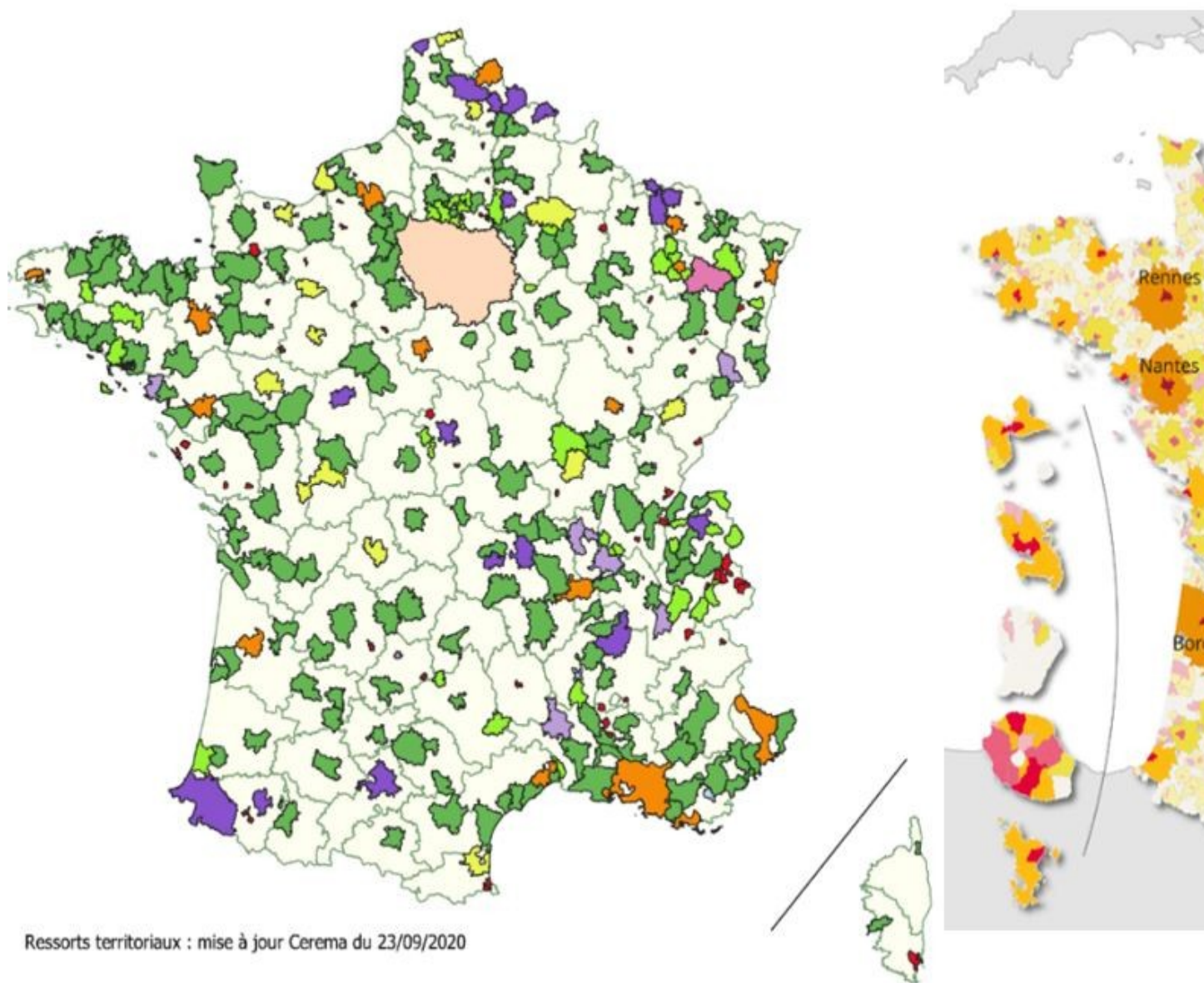


Figure 1 : Ressorts territoriaux des AOM (Cerema, 2020) // Aires d'attraction des zones urbaines (INSEE, 2020)

Enfin, la coordination des offres urbaines organisées par les AOM centrales ou périphériques avec les offres ferroviaires et routières interurbaines organisées désormais par les Régions se pose de manière évidente. Or en la matière, nous sommes encore très loin de converger vers une offre harmonieuse, maillée, clarifiée en termes de service (fréquence, horaire, amplitude), d'information (plans et sites), de tarification, tant à l'échelle des bassins de vie qu'au-delà.

Pour toutes ces raisons, nous proposons dans ce qui suit des pistes pour concevoir une transformation radicale du mode d'organisation de la mobilité en France, tant en termes **de structure et de consistance des offres** (volet technique), de **tarification et de financement** (volet économique) que d' **organisation et de coordination des choix** (volet institutionnel).

1 Agir sur les offres de mobilité (levier technique) : Comment offrir des alternatives crédibles à la voiture, pour tous, partout ?

La condition première pour amorcer la transition suppose de permettre à tous de continuer à vivre et à se déplacer comme ils l'ont fait jusqu'alors, sans nécessiter de recourir à une voiture.

Y parvenir suppose de commencer par **offrir des solutions de mobilité alternatives** qui soient véritablement crédibles pour chacun, pour tous les usages, sur tous les territoires déjà urbanisés, et qui puissent être déployées à court terme et mises en œuvre à moyens constants.

Pour organiser une accessibilité de tous les territoires sans voiture, il convient de déployer un maillage multimodal à l'échelle de tous les bassins de vie, c'est-à-dire par le déploiement :

- De voiries garantissant systématiquement le droit d'accès sécurisé et confortable pour les **mobilités actives**, pour capter l'essentiel des déplacements de proximité,
- De **transports publics express** obtenus par réorganisation des réseaux actuels, pour les rendre performants et capter l'essentiel des déplacements de longue distance.

1.1 Déployer les mobilités actives sur tous les territoires

Pour encourager une pratique massive et attractive de la marche, du vélo et des nouvelles mobilités (trottinettes, mono-roues, rollers...) mais également des personnes à mobilité réduite, la première chose à faire serait de leur accorder toute la place et l'attention qu'ils méritent dans l'espace public. Cela nécessite donc que chaque voirie existant aujourd'hui sur le territoire évolue pour que l'on puisse s'y déplacer sans être doté d'un véhicule motorisé.

Ce qui devrait constituer un droit de base à l'heure de l'impératif de sobriété énergétique et de contrainte climatique est en pratique bien loin d'être vérifié, au sein-même des villes, mais plus encore en dehors. En effet, combien d'itinéraires cyclables existent en France et parmi eux, combien sont constitués d'aménagements réellement sécurisés, continus, assez larges pour qu'une pratique quotidienne du vélo soit véritablement confortable et enviable pour tous les publics ?

En zone rurale, un maillage fin du territoire devra être assuré pour l'ensemble des mobilités actives. Sur les axes très circulés, essentiellement les routes départementales, l'aménagement systématique d'un large trottoir cyclable, par ailleurs éclairé au passage des piétons ou descyclistes, devra permettre de protéger ces modes actifs plus vulnérables. Sur les axes moins circulés, la cohabitation des modes actifs avec les véhicules motorisés sera assurée par une inversion des priorités grâce à leur transformation en vélorue avec limitation à 30km/h. Une cartographie et un jalonnement clarifié devra permettre de se déplacer aisément partout.

