

MOBILITÉ DURABLE

Repenser notre usage de la voiture individuelle

Marion PIGNEL

*Sous la direction de
Denis STOKKINK*

NOTES D'ANALYSE | JUIL 19
Développement durable



COMPRENDRE POUR AGIR

MOBILITÉ DURABLE
Repenser notre usage de la voiture individuelle

Marion PIGNEL
Sous la direction de Denis STOKKINK

SOMMAIRE

ABRÉVIATIONS	2
AVANT-PROPOS	3
INTRODUCTION	4
I. La mobilité individuelle et ses mutations	5
1. La démocratisation et l'étalement urbain : l'émergence du modèle du tout-voiture	5
2. Les choix de politiques publiques	6
3. Les mutations de la mobilité	9
II. La mobilité individuelle : un enjeu de développement durable	11
1. Les enjeux économiques	11
2. Les enjeux sociaux	13
3. Les enjeux environnementaux	14
III. Les différentes conceptions de la mobilité durable	15
1. La mobilité propre	15
2. La mobilité alternative	16
IV. Les défis	16
BIBLIOGRAPHIE	18

ABRÉVIATIONS

GES = gaz à effet de serre

OMS = Organisation mondiale de la Santé

UE = Union européenne

CESE = Comité économique et social européen

OCDE = Organisation de coopération et de développement économiques

AVANT-PROPOS

Aujourd'hui le développement durable apparaît comme un concept ancré dans les politiques publiques nationales et européennes, comme le prouvent les engagements pris par 196 États dans le cadre de l'Accord de Paris de décembre 2015. Il se définit comme un « *développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre à leurs propres besoins* »¹, et s'appuie sur trois piliers interdépendants : le social, l'économique et l'environnemental.

Dans ce contexte, la mobilité, entendue comme la capacité à se déplacer et les modalités qui permettent ces déplacements, apparaît comme un enjeu stratégique. Elle est à la base de notre vie quotidienne et de notre économie. Dès lors, comment assurer un développement durable sans un modèle de mobilité qui soit lui aussi durable ? Aujourd'hui, notre système de transport, dominé par l'usage de la voiture, semble foncer droit dans le mur, sans parvenir à se remettre en question. Outre l'accélération du changement climatique, nos modes de déplacement posent aussi des problèmes de santé publique et renforcent les fractures sociales et territoriales, ce qui fait de la mobilité un enjeu majeur de solidarité.

Depuis ses débuts, POUR LA SOLIDARITÉ-PLS s'intéresse à l'enjeu central de la mobilité durable. Dès 2009, POUR LA SOLIDARITÉ-PLS publie un cahier sur les enjeux et pratiques de mobilité durable en Europe². Dix ans plus tard, au regard de l'augmentation constante des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports et de la persistance du tout-voiture, l'enjeu de la mobilité durable reste d'actualité et continue de poser de nombreux défis aux politiques publiques nationales et européennes. Cette nouvelle série de notes d'analyse, dont celle-ci est la troisième, invite à se pencher sur la mobilité face aux enjeux de durabilité.

Solidairement vôtre,

Denis Stokkink

¹ Rapport Bruntland, *Notre avenir à tous*, 1987.

² *Mobilité durable. Enjeux et pratiques en Europe*. Cahiers, N°21, Pour la Solidarité, décembre 2009.

INTRODUCTION

« *Chaque jour, un Français parcourt en moyenne 40 kilomètres, dont plus de 30 dans une voiture où il est le plus souvent seul. Et si on s'arrêtait un moment pour réfléchir ?* »

Sandra Moatti, rédactrice en chef adjointe du magazine Alternatives économiques³

La mobilité est la **capacité à se déplacer** dans un espace. Elle renvoie à la fois au déplacement en lui-même, mais aussi aux moyens et aux services qui permettent ce déplacement. **La mobilité des personnes, des idées et des marchandises est une caractéristique essentielle de nos sociétés modernes.** Il existe aujourd'hui une demande de mobilité individuelle, qui va grandissante avec le développement des sociétés et la croissance démographique, et qui se heurte à des impératifs de réduction de l'impact environnemental des activités humaines et de lutte contre les inégalités socio-économiques. C'est dans ce contexte qu'est apparu le **concept de mobilité durable** dans les années 1990. Il suggère un **modèle de déplacement des individus qui passe par l'optimisation de l'usage de tous les modes de transport.** Le concept incite surtout à une **réflexion plus large sur l'évolution des conditions socio-économiques et leur impact sur les comportements de mobilité individuelle**⁴.

Chaque année les Européen.ne.s parcourent plus de 10 000 kilomètres chacun.e, dont 74% en voiture (contre seulement 6% en train)⁵. **La voiture a donc le quasi-monopole sur notre manière de nous déplacer.** Or, quelles que soient les distances parcourues, elle reste l'un des modes de transport les plus polluants en termes d'émissions de CO2 (par passager et par kilomètre)⁶. Elle pose également de nombreux problèmes de congestion urbaine, de sécurité, ou encore d'inégalités socio-économiques (d'accès à un véhicule particulier). L'aspect non-durable de notre modèle de mobilité est principalement dû à l'usage à outrance et non-raisonné de la voiture individuelle. Les autres modes de transport apparaissent ainsi sous-développés en raison de sa prévalence et de politiques publiques en faveur de celle-ci.

Cette note d'analyse se propose d'aborder l'enjeu de la mobilité durable au travers de la problématique du modèle du tout-voiture, qui apparaît comme un enjeu principal, et à laquelle il faut nécessairement trouver des alternatives.

³ Sandra Moatti. « Où va-t-on ? », *L'Économie politique*, n°76, avril 2017.

⁴ Eric Champagne et Paula Negron-Poblete. « La mobilité urbaine durable : du concept à la réalité. Avant-propos ». *Revue Vertigo*, Hors-série 11, mai 2012.

⁵ Commission européenne, *Comprendre les politiques de l'Union européenne -Transports*, novembre 2014.

⁶ ADEME. *Les chiffres-clés 2013, Air, climat, énergie*, p.65-68, 2013.

I. LA MOBILITÉ INDIVIDUELLE ET SES MUTATIONS

La voiture s'est progressivement imposée, à partir des années 1960 en Europe, comme le modèle dominant de mobilité individuelle et représente encore aujourd'hui le mode de déplacement principal des Européens. Cet avènement du tout-voiture est le résultat de plusieurs phénomènes entrecroisés parmi lesquels la démocratisation de l'automobile et l'étalement urbain. Il a été rendu possible également par des politiques publiques favorables, qui ont encouragé et facilité son usage.

1. LA DÉMOCRATISATION ET L'ÉTALEMENT URBAIN : L'ÉMERGENCE DU MODÈLE DU TOUT-VOITURE

La **démocratisation de la voiture** date des années 1960 : en raison de la standardisation et la production de masse, elle est devenue accessible à une grande majorité des ménages des pays industrialisés. Cette démocratisation a facilité et encouragé la mobilité en rendant possible des déplacements individuels rapides, flexibles et sur de longues distances. La **voiture individuelle** s'est rapidement imposée comme **moyen de transport**, apprécié pour son aspect pratique, mais également comme **marqueur social** : posséder une voiture est devenu inséparable de l'idée de prospérité et d'un sentiment de liberté individuelle⁷. Cette démocratisation s'est illustrée par une **croissance importante de l'équipement** : le parc automobile mondial est passé de 50 millions à la veille de la Seconde Guerre mondiale, à 300 millions en 1975 pour atteindre les 900 millions en 2007⁸ et jusqu'à 1,5 milliard en 2015⁹.

Cette **mobilité facilitée**, élargissant l'univers de choix des ménages pour leur habitat et des entreprises pour l'implantation de leurs activités, a participé au processus **d'étalement urbain**¹⁰. Pour l'Agence européenne de l'environnement, l'étalement urbain correspond au phénomène **d'expansion géographique des aires urbaines par l'implantation en périphérie d'habitats peu denses**¹¹, mais également de zones d'activités, créant ainsi des espaces périurbains (en périphérie des villes). Depuis le début des années 1970, l'étalement urbain s'est illustré par la construction de lotissements pavillonnaires, de supermarchés et de zones d'activités accessibles quasi exclusivement en voiture. La population vivant en zone périurbaine est passée en France de 9,4 millions en 1968 à 15,3 millions en 2011¹². Aujourd'hui, plus de 20 millions de Français.es vivent dans des zones de faible densité (à dominante rurale ou à proximité d'une ville)¹³.

La démocratisation de la voiture n'est pas la cause unique de l'étalement urbain, mais a largement participé à ce processus de dispersion. La possibilité de parcourir de plus longues distances pour une durée équivalente¹⁴, de manière individuelle et au moment souhaité, sans dépendre des horaires de transports collectifs, a rendu techniquement envisageable cet **éloignement progressif entre le domicile et les activités de travail, de consommation et de loisirs**. La voiture est responsable de l'étalement urbain, qui génère à son tour de nouvelles demandes de transport qui ne peuvent être

⁷ Marc Chevallier. « La fin du rêve », *Alternatives Économiques* n°279, 01/04/2009.

⁸ *Ibidem*.

⁹ Comité des Constructeurs Français d'Automobiles, *Analyse et statistiques 2018*, 2018.

¹⁰ Frédéric Larose, « Étalement urbain et mobilité quotidienne. Quelles conséquences sur les conditions de mobilité ? » Dossier Mobilité urbaine, comportements individuels et territoires, *Cités Territoires Gouvernance (Citego)*, 2011.

¹¹ *Ibidem*.

¹² François Cousin et al. « La question périurbaine : enquête sur la croissance et la diversité des espaces périphériques », *Revue française de sociologie*, n°57, avril 2016.

¹³ Jean-Pierre Orfeuill, « Quand la voiture devient contrainte », *Revue Projet*, n° 334, p. 50-58, mars 2013.

¹⁴ Frédéric Larose, « Vitesse de déplacement et organisation urbaine. La mobilité à toute vitesse », Dossier Mobilité urbaine, comportements individuels et territoires, *Cités Territoires Gouvernance (Citego)*, 2011.

satisfaites que par une augmentation de l'équipement¹⁵. Cet étalement a en effet conduit à une augmentation des besoins de mobilité, par l'**allongement des distances de déplacement**. La distance moyenne domicile-travail est passée de 3 kilomètres en 1960 à 14 kilomètres en 2017 en France¹⁶. Le **manque d'adaptation des transports en commun** à cette nouvelle demande de mobilité a également largement participé à l'avènement de la voiture comme mode de déplacement privilégié pour les habitant.e.s du périurbain : les extensions urbaines ont rarement été accompagnées d'infrastructures de transports collectifs¹⁷. L'étalement urbain est donc rapidement devenu synonyme du **tout-voiture**, indispensable pour travailler, faire ses courses ou organiser des loisirs¹⁸. Le mode de vie périurbain repose encore aujourd'hui sur son usage pour la majorité des déplacements¹⁹.

L'étalement urbain n'est cependant pas le seul facteur qui explique l'avènement de la voiture comme mode de déplacement principal. Les habitant.e.s des **villes** y ont également **recours de manière majoritaire pour leurs déplacements quotidiens**, surtout pour de très courts trajets. Si 67% des Européen.ne.s vivant en périphérie d'une ville l'utilisent quotidiennement pour leur trajet domicile-travail, plus de la moitié (54%) des habitant.e.s des villes ont la même pratique²⁰. La place des infrastructures de voirie et de stationnement dédiées à la voiture dans les villes (qui occupe 70% de l'espace public à Bruxelles²¹ et 50% à Paris²²) peut expliquer ce phénomène : **l'aménagement urbain a été pensé pour la voiture**, et a donc facilité jusqu'à il y a peu son usage.

2. LES CHOIX DE POLITIQUES PUBLIQUES

« Depuis les années 50, on a d'une certaine façon rendu les gens dépendants de la voiture. On a construit des autoroutes urbaines et puis à l'extérieur on a dépensé de l'espace public dédié à la voiture. [...] On a vraiment toute une culture favorable à l'automobile, tout un système qui fait qu'effectivement les gens sont dépendants de la voiture parce qu'on a favorisé l'extension de la voiture. »

Céline Tellier, secrétaire générale adjointe à la Fédération inter-environnement Wallonie²³

Les **modes de vie**, les **activités économiques** et l'**aménagement du territoire** ont été **structurés** par le **monopole donné à l'automobile**. Cette structuration résulte de choix publics et privés qui l'ont largement favorisé au détriment des autres modes de transport. Gabriel Dupuy a théorisé le concept de **« système automobile »** pour caractériser l'organisation de nos sociétés autour de la voiture individuelle²⁴. Il renvoie à l'ensemble des services publics ou privés mis à disposition des automobilistes et qui visent à ce que le système fonctionne le mieux possible, en éliminant les contraintes, garantissant ainsi son efficacité maximale par rapport aux autres modes de transport. Les infrastructures routières

¹⁵ Joseph S Szyliowicz, « Prise de décisions, transport intermodal et mobilité durable : vers un nouveau paradigme », *Revue internationale des sciences sociales*, n° 176, p. 207-220, février 2003.

¹⁶ AVISE, Concilier accès à la mobilité et respect de l'environnement, *Dossier mobilité durable*, juin 2015.

¹⁷ Frédéric Larose, « Étalement urbain et mobilité quotidienne. Quelles conséquences sur les conditions de mobilité ? » Dossier Mobilité urbaine, comportements individuels et territoires, *Cités Territoires Gouvernance (Citego)*, 2011.

¹⁸ *Ibidem*.

¹⁹ Florent Le Néchet, Hélène Nessib et Anne Aguilérac, « La mobilité des ménages périurbains au risque des crises économiques et environnementales », *Géographie, économie, société*, janvier 2011, p. 113-139.

²⁰ IPSOS et Boston Consulting Group, *Observatoire Européen des Mobilités, Première édition. Les attentes des Européens en matière de mobilité*, avril 2017.

²¹ Bruxelles Environnement, *La mobilité à Bruxelles – Chiffres*, 16/06/2015.

²² Pierre Breteau, « A Paris, la moitié de l'espace public est réservée à l'automobile », *Le Monde*, 30/11/2016.

²³ Propos recueillis lors de l'émission « À votre avis » du 25/04/2018.

²⁴ Frédéric Larose, « L'automobile, un choix par défaut ? », Dossier Mobilité urbaine, comportements individuels et territoires, *Cités Territoires Gouvernance (Citego)*, 2011.

financées et entretenues par les collectivités territoriales qui facilitent la circulation font parties de ce système²⁵, soutenu et encouragé par l'État.

- **Des choix d'investissements publics qui favorisent le transport routier**

Les investissements ont été et sont encore massivement dirigés vers le transport routier. En effet, entre 1990 et 2015, sur les 400 milliards d'euros investis dans les infrastructures de transport en France, 69,4 % l'ont été pour les routes, 19,6 % pour le réseau ferroviaire, et 9,9 % pour les réseaux ferrés de transport urbain²⁶. En 2016, la France a investi 9 milliards d'euros pour les routes contre 5 milliards pour le rail²⁷, sachant que le maintien en état du transport ferroviaire nécessiterait des investissements beaucoup plus importants, afin d'en faire un mode alternatif fiable²⁸.

En Belgique, on constate un **déficit d'investissement dans les infrastructures de transport, quelles qu'elles soient**²⁹. Le Fonds monétaire International pointe l'insuffisance des moyens consacrés à l'entretien des infrastructures de transport belges, qui sont jugées de moins bonne qualité que dans les pays voisins³⁰. Ce manque d'investissement, dont pâtit également le transport fluvial, aggrave le problème d'encombrement des routes et **freine le développement de modes de transports alternatifs**³¹. Lorsqu'ils existent, les investissements encouragent les projets routiers : en 2016, le gouvernement wallon a annoncé un investissement de 565 millions d'euros sur 4 ans pour moderniser le réseau (auto)routier. L'un des plus gros projets du plan consiste à construire un nouvel axe routier de contournement de Wavre³². Loin de s'attaquer au problème du tout-voiture et de la pollution routière, des **grands projets routiers** sont également **lancés et soutenus par l'État français**³³.

Ces projets, qui ont pour but de décongestionner certaines routes ou de désenclaver des territoires, sont loin de créer les conditions d'une reconversion vers d'autres modes de transport, et continuent de **présenter la voiture comme le moyen de transport par excellence**. Ils sont vivement critiqués par les associations de défense de l'environnement.

« L'A45 Lyon-Saint-Étienne, le grand contournement ouest de Strasbourg, le contournement est de Rouen... On a une liste à la Prévert de projets autoroutiers qui augmentent nos émissions de gaz à effet de serre et gaspillent de la terre agricole. [Ils] sont une plaie béante dans l'accord de Paris. »

Stéphen Kerckhove, délégué général d'Agir pour l'environnement³⁴

« Le passé, c'est trop d'argent dépensé pour des équipements routiers. L'avenir doit se tourner prioritairement sur les autres moyens de transports, moins coûteux à l'entretien et plus efficaces en termes de protection de l'environnement. »

Christophe Lejeune, conseiller communal Ecolo³⁵

²⁵ *Ibidem*.

²⁶ Commissariat Général du Développement Durable, *Les infrastructures linéaires de transport : évolutions depuis 25 ans*, décembre 2016.

²⁷ Organisation de coopération et de développement économiques, *Investissements d'infrastructure (indicateur)*. Consulté le 06 février 2019.

²⁸ Gary Dagorn, « Comment la SNCF et l'Etat ont « délaissé les trains du quotidien » au profit du TGV », *Le Monde*, 14/06/2018.

²⁹ Commission européenne, *Document de travail des services de la commission rapport 2017 pour la Belgique accompagnant le document: communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, à la Banque centrale européenne et à l'Eurogroup*, 01/03/2017.

³⁰ *Ibidem*.

³¹ *Ibidem*.

³² Service public de Wallonie, *Plan Infrastructures 2016/2019*, janvier 2016.

³³ Ministère de la transition écologique et solidaire, *Projet de loi d'orientation des mobilités, Texte soumis à la délibération du conseil des ministres*, 26/11/2018.

³⁴ Aurélie Delmas « Grand mensonge : le gouvernement parle climat, mais il relance les autoroutes », *Reporterre*, 17 novembre 2016.

³⁵ Christophe Lejeune, « Un projet vieux de 40 ans ne peut pas être innovant », *Ecolo Wavre*, 6/12/2017.

Ces dernières années, plusieurs **évolutions** sont cependant à noter dans les investissements publics aux transports : 5,2 milliards d'euros seront investis au cours des dix prochaines années à Bruxelles pour financer les transports publics³⁶. Dans son projet de loi d'orientation des mobilités, l'État français s'engage également à investir plus de 7 milliards d'euros pour le transport ferroviaire d'ici 2022, avec comme priorité le train de proximité³⁷, élément essentiel pour limiter l'usage de la voiture au quotidien.

- **Des choix en matière de taxation peu cohérents avec les objectifs de développement durable**

La **taxation** joue un rôle majeur dans les politiques de mobilité durable, en tant que recette pour les investissements mais également comme outil pour influencer les comportements. En Belgique, elle y est pourtant peu favorable.

Selon l'Organisation de coopération et de développement économiques, la **fiscalité automobile belge** est trop **légère**, et favorise ainsi l'utilisation de la voiture au détriment de modes alternatifs³⁸. Les outils actuels de taxation ne semblent pas adaptés aux nouveaux objectifs environnementaux. La **subvention aux voitures de société** en est l'exemple phare. La Belgique est le pays de l'OCDE qui les subventionne le plus, et aucune mesure ne vient limiter le nombre de kilomètres parcourus, encourageant ainsi l'achat et l'utilisation de ces véhicules : en 2017, les voitures-salaires ont roulé presque le double des voitures particulières immatriculées en Belgique³⁹.

Au-delà de la question de la taxation routière, il est également intéressant de se pencher sur les **privilèges fiscaux accordés aux transports aériens et maritimes**. L'exemption de toute taxe pour le kérosène destiné aux vols internationaux, décidée en 1944 lors de la Convention de Chicago et qui visait à soutenir l'essor du transport aérien, est toujours en vigueur aujourd'hui⁴⁰. La TVA ne s'applique pas non plus sur les billets pour les vols internationaux et intra-européens. Ces avantages font du **transport aérien** une **niche fiscale** et faussent la concurrence avec d'autres modes de transport, et particulièrement le train. L'aviation est pourtant, de tous les modes de transport, le plus émetteur de gaz à effet de serre par kilomètre⁴¹. Les porte-conteneurs et paquebots ne paient également aucune taxe sur leurs carburants (principalement le fioul lourd), alors qu'ils sont responsables d'une forte pollution aux particules ultrafines⁴². Mettre en place une taxation sur le kérosène et le fioul lourd permettrait de rendre compte de leurs effets négatifs sur l'environnement et le climat, mais également de dégager des recettes supplémentaires pour financer des transports durables.

Un bref aperçu montre que **nos sociétés**, depuis les années 1960, se sont **organisées et structurées autour du modèle dominant de la voiture**. La vie quotidienne des Européen.ne.s ainsi que l'organisation du territoire et des activités économiques et de service reposent sur une mobilité principalement assurée par cette dernière, sans véritable alternative. L'avènement du modèle du tout-voiture relève d'un processus complexe qui implique autant les **arbitrages des individus** que les **choix des pouvoirs publics**.

³⁶ *Ibidem*.

³⁷ Ministère de la transition écologique et solidaire, *op. cit.*

³⁸ Organization for Economic Cooperation and Development, *Under-taxing the benefits of company cars, Policy Highlights*, septembre 2014.

³⁹ Service public fédéral Mobilité et Transports, *Kilomètres parcourus par les véhicules belges en 2017*, novembre 2018.

⁴⁰ Cour des comptes, *L'État et la compétitivité du transport aérien, Communication à la commission des finances du Sénat*, septembre 2016.

⁴¹ *Ibidem*.

⁴² France Nature Environnement, *Transport maritime: toujours plus gros, toujours plus polluant*, Communiqué de presse, 19/01/2017.

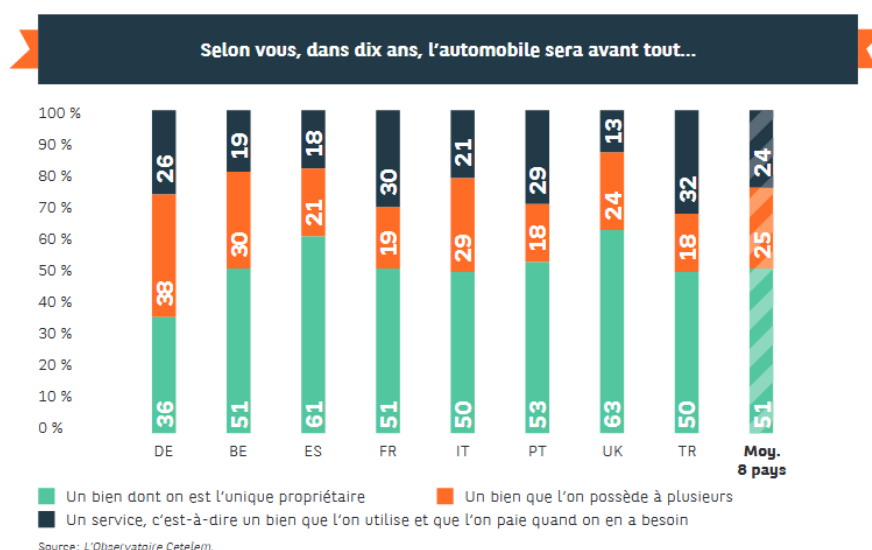
3. LES MUTATIONS DE LA MOBILITÉ

Depuis quelques années, la mobilité individuelle connaît cependant des **mutations**, notamment le recul de l'automobile comme idéal de possession. En effet, elle semble reculer dans les préoccupations des jeunes⁴³.

« Les 25-30 ans n'ont pas un désintérêt pour la voiture mais bien pour la possession d'une voiture. Alors que l'offre de mobilité s'étoffe, on assiste à un glissement de l'automobile vers le mobile : le smartphone est devenu la clé d'accès à n'importe quel moyen de transport, en un clic. »

Xavier Tackoen, directeur du bureau d'études Espaces-Mobilité⁴⁴

Nous assistons à un regain d'intérêt pour les pratiques de **covoiturage** ou **d'autopartage**. Certes, la pratique de l'autostop et du covoiturage existait avant la création des plateformes Internet telles que BlaBlaCar (2006) et Karzoo (2007). Cependant, la montée en puissance de ces plateformes témoigne d'un **accroissement des pratiques de covoiturage organisé**, et d'une pratique installée dans les mœurs : 21% des Français.es pratiquaient le covoiturage en 2014, et 41% des Français.es et 32% des Belges qui ne le pratiquent pas envisagent de le faire⁴⁵. Les nouvelles générations sont les plus concernées par ce changement de pratiques : près de 30% des moins de 35 ans y ont recours⁴⁶. On semble ici **passer d'une économie de la propriété à une économie de l'usage**. L'économie de l'usage, aussi parfois appelée l'économie de la fonctionnalité, consiste à acheter l'usage / la fonction d'un bien plutôt que de le posséder. Pour la mobilité, cela signifie que les citoyen.ne.s achètent des **solutions de mobilité** (abonnement à un site d'autopartage ou de location de voitures par exemple) plutôt qu'un véhicule. Ainsi, dans une enquête Cetelem de 2014, en moyenne près de la moitié des personnes interrogées pense que dans les prochaines années la voiture ne sera plus un bien dont on est l'unique propriétaire, mais davantage un bien possédé à plusieurs (25%) ou un simple service (24%)⁴⁷.



⁴³ Muriel Michel « Les jeunes, la voiture... partagée, c'est leur liberté », L'Écho, 17/09/2016.

⁴⁴ Ibidem.

⁴⁵ IPSOS. Partager sa voiture : une tendance mondiale ?, 15/01/2014.

⁴⁶ Ibidem.

⁴⁷ Observatoire Cetelem, La voiture, transport en commun du futur, 2014.

Il semble que la possession d'une voiture constitue pour une partie de la population une **contrainte**⁴⁸ : augmentation des coûts d'usage (carburant, maintenance, assurance, parking), congestion urbaine, ou encore multiplication des normes environnementales. En effet, les restrictions à la circulation s'accumulent, la plupart justifiée par la problématique de la qualité de l'air. À Bruxelles, les véhicules qui ne correspondent pas à certaines normes Euro⁴⁹ ne sont plus autorisés à circuler depuis juillet 2018 sous peine d'amende (un calendrier d'interdictions progressives de circulation a été mis en place jusqu'en 2025). À Paris, la circulation des voitures diesel datant d'avant 2001 va être interdite à partir de juillet 2019. Toutes ces mesures, de même que les problèmes de congestion qui réduisent l'efficacité de la voiture en termes de temps, **restreignent la liberté de mouvement traditionnellement associée à la possession d'un véhicule**. Progressivement, elle devient, non plus un outil de conquête de la liberté comme elle l'est apparu à ses débuts, mais une contrainte⁵⁰.

La montée en puissance des **discours sur l'ampleur des changements climatiques et la nécessité d'agir** joue également un rôle dans les changements de pratiques, certaines personnes réfléchissant davantage à leurs déplacements par conscience écologique. On voit en effet se développer un **nouvel idéal de mode de vie** plus « sobre », valorisant davantage la proximité, le quartier urbain, l'utilisation des modes de transport alternatifs à l'automobile et la mise en pratique de valeurs écologiques⁵¹. Même si ces nouveaux modes de vie sont principalement portés par les classes moyennes supérieures et urbaines, leur émergence montre une **transformation dans le rapport que les citoyens entretiennent avec les déplacements de la vie quotidienne et le rapport à la voiture**⁵².

Les **mutations constatées des usages de la mobilité** doivent toutefois être nuancées. Malgré les discours sur les pratiques alternatives, **l'autosolisme reste la norme** : le taux d'occupation moyen des véhicules est de 1,3 personne dans la Région Bruxelles-Capitale⁵³. L'utilisation de la voiture continue de croître : le nombre de kilomètres parcourus par les véhicules belges a atteint son record en 2016⁵⁴. **La voiture reste le mode de déplacement par excellence**, freinant ainsi l'avènement d'une mobilité individuelle durable.

« On ne renoncera pas aux voitures simplement parce qu'elles sont dangereuses, destructrices de l'environnement, fondées sur une consommation énergétique insoutenable et nuisibles pour l'espace public. Trop de gens les trouvent confortables, agréables, excitantes et même séduisantes. »

Mimi Sheller, directrice du Centre de recherches et de politiques sur les nouvelles formes de mobilités
(États-Unis)⁵⁵

⁴⁸ Gabriel Plassat, « De l'automobile aux services de mobilité », *L'Économie politique*, vol. 76, n°4, pp. 38-49, 2017.

⁴⁹ Les normes Euro sont des règlements de l'Union européenne qui fixent les limites maximales de rejets polluants pour les véhicules roulants. Il s'agit d'un ensemble de normes (six au total) de plus en plus strictes s'appliquant aux véhicules neufs. Leur objectif est de réduire la pollution atmosphérique due au transport routier.

⁵⁰ Maryvonne Dussaux, « Jean-Pierre Orfeuill, Fabrice Ripoll, *Accès et mobilités. Les nouvelles inégalités* », *Lectures* [En ligne], Les comptes rendus, 2015.

⁵¹ Munafò Sébastien, Kaufmann Vincent, Christie Derek et al., « Dispositions et usages de l'automobile et des transports publics entre 1994 et 2011. Analyse des cas de Berne, Genève et Lausanne », *Revue d'Économie Régionale et Urbaine*, p. 753-782, décembre 2015.

⁵² *Ibidem*.

⁵³ Bruxelles Environnement, *Mobilité et transports en Région bruxelloise, Rapport sur l'État de l'Environnement, Synthèse 2015-2016*, 2016.

⁵⁴ Service public fédéral Mobilité et Transports, *Kilomètres parcourus par les véhicules belges en 2016*, décembre 2017.

⁵⁵ Marc Chevallier, *op. cit.*

II. LA MOBILITÉ INDIVIDUELLE : UN ENJEU DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

La mobilité individuelle, dominée comme on l'a vu par l'usage de la voiture, est essentielle au développement économique et social de nos sociétés, tout en faisant peser de fortes contraintes sur l'environnement: les véhicules particuliers sont responsables de 12 % des émissions de CO2 de l'Union européenne⁵⁶. C'est pourquoi elle est **au cœur de l'enjeu de développement durable**.

Dans un contexte de **domination de la voiture**, mettre en place une mobilité durable doit mener à s'interroger sur les **implications économiques, sociales et environnementales du modèle du tout-voiture et aux alternatives possibles**.

1. LES ENJEUX ÉCONOMIQUES

Comme l'affirme le CESE, « *le transport constitue l'un des principaux vecteurs de développement économique, au sein de l'Union européenne comme au plan mondial [...] Il joue un rôle essentiel pour [...] promouvoir une croissance économique soutenue, partagée et durable, le plein emploi productif et un travail décent pour tous* »⁵⁷.

La mobilité individuelle, dominée par l'usage de la voiture, **impacte fortement l'économie**, à la fois de manière négative (coûts indirects importants, dépendance aux importations d'énergies fossiles) et positive (compétitivité, dynamisme territorial, emploi). Un transport de passagers rapide et fiable constitue pour un territoire un atout important, cependant, l'enjeu se complique lorsqu'il s'agit de définir une organisation optimale du système de transport ou de prendre en charge les coûts externes de la mobilité individuelle⁵⁸.

Les **coûts externes** (ou externalités) sont les effets non pris en charge par les usagers d'un mode de transport et que ceux-ci imposent à la collectivité⁵⁹. Les externalités négatives du tout-voiture, parmi lesquelles les pollutions environnementales et sonores, les accidents et la congestion, ont des retombées économiques négatives, qui ne sont pas prises en compte lors du choix du mode de transport. Ainsi, **les prix ne reflètent pas les coûts pour la société**, entraînant une **surutilisation de la voiture**, alors que ses coûts indirects sont les plus élevés parmi tous les modes de transport⁶⁰.

⁵⁶ Service public fédéral Changements climatiques, *Les émissions de CO2 des véhicules*, 2017.

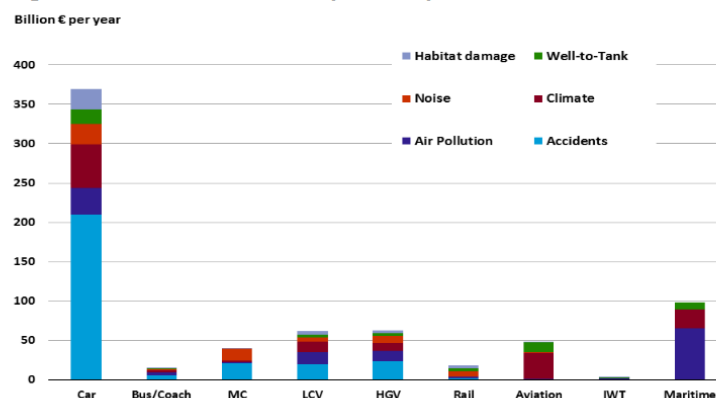
⁵⁷ *Ibidem*.

⁵⁸ Centre Interuniversitaire d'Étude de la Mobilité, *Évaluation des coûts externes liés au transport en Région wallonne. Mise en œuvre. Rapport final*, 2010

⁵⁹ *Ibidem*.

⁶⁰ European Commission, *Multimodal Sustainable Transport: which role for the internalization of external costs? Preliminary results of the study: "Sustainable Transport Infrastructure Charging and Internalisation of Transport Externalities"*, 17 December 2018.

Figure 2 - Total external costs per transport mode for EU28 in 2016⁶



Source: Commission européenne⁶¹

En Belgique, les coûts externes de la congestion représentent de 1 à 2% du PIB⁶².

La **dépendance aux importations d'énergies fossiles** est également un enjeu économique important. L'Union européenne est largement tributaire des combustibles fossiles pour faire fonctionner le secteur des transports. La Belgique dépend à 86% des importations pour sa consommation de combustibles fossiles⁶³. Or, la quasi-totalité de l'énergie nécessaire à la mobilité individuelle est aujourd'hui fournie par les énergies fossiles, qui représentent 93% de l'approvisionnement énergétique du transport routier belge⁶⁴. Cela crée une **dépendance au marché mondial du pétrole**, et donc aux fluctuations des prix et aux tensions géopolitiques. L'importation de l'énergie coûterait 1,8 milliard d'euros par an à la Belgique⁶⁵.

Pourtant, assurer une **circulation efficace des personnes** est **essentiel au développement économique**, et notamment au bon déroulement des activités économiques au quotidien. La mobilité individuelle joue un rôle clé dans la **dynamique économique des territoires** : la qualité des infrastructures de transports de passagers, l'accessibilité et les connexions sont des indices de développement d'un territoire et sont la condition de l'implantation d'acteurs économiques et de commerces, et avec eux d'habitant.e.s⁶⁶. La mobilité individuelle est l'un des facteurs qui soutiennent le **fonctionnement social et économique d'un territoire**. D'autre part, le transport de passagers représente un secteur d'activité non négligeable, pourvoyeur d'emplois et participant fortement à la croissance économique. Le secteur de l'automobile emploie 12 millions d'Européens et représente 4% du PIB de l'Union européenne⁶⁷.

D'un point de vue économique, assurer une mobilité individuelle durable revient à **répondre à la demande croissante en déplacements** tout en **diminuant les coûts externes** et les impacts sur la congestion, l'environnement ou encore la santé publique. Il s'agit donc d'effectuer des **arbitrages** entre le **dynamisme économique** associé à la mobilité individuelle et les **impacts négatifs** du tout-voiture sur l'économie.

⁶¹ *Ibidem*.

⁶² Organisation de coopération et de développement économiques, *Études économiques de l'OCDE – Belgique*, mai 2013.

⁶³ Service public fédéral Économie, Direction générale de l'Énergie, *Énergie - Chiffres clés 2016*, mai 2018.

⁶⁴ *Ibidem*.

⁶⁵ Edora, *L'indépendance énergétique, est-ce important ?*, Fiche explicative n°7, mars 2015

⁶⁶ Fondation MACIF, *Guide mobilité*, 07/01/2014.

⁶⁷ Commission européenne, *Une mobilité propre, connectée et compétitive*, 17/05/2017.

2. LES ENJEUX SOCIAUX

La **mobilité individuelle** est liée à de nombreux enjeux sociaux. Elle constitue à la fois un pilier essentiel de l'intégration sociale, tout en étant révélatrice et aggravatrice d'inégalités sociales, économiques et spatiales.

Elle **conditionne l'insertion sociale, l'accès à l'emploi et l'accès aux services**. Avoir accès à un mode de transport, souvent sous la forme de la possession d'un véhicule particulier, est une condition pour obtenir et occuper un emploi : 23% des Français.e.s auraient déjà refusé un emploi ou une formation, faute de pouvoir s'y rendre⁶⁸. Il existe de **fortes inégalités sociales face à la mobilité** : l'accès aux transports peut être entravé par des obstacles financiers, culturels et/ou physiques. L'absence de mobilité peut être une source de fragilisation voire de marginalisation pour des publics déjà vulnérables tels que les personnes à mobilité réduite, les personnes âgées, les ménages modestes, ou ceux résidant en zones périurbaines⁶⁹. L'organisation de nos modes de vie autour de la voiture, notamment la prise en compte par les entreprises de cette mobilité facilitée qui a conduit à l'allongement de la distance domicile-travail, a créé une situation de dépendance, qui fragilise les ménages les plus modestes⁷⁰. Cette dépendance se traduit soit par un usage exclusif de l'automobile pour ceux qui en ont les moyens, soit par un isolement social et de grandes difficultés à s'insérer dans le monde du travail⁷¹.

Il ne faut pas sous-estimer les **impacts sociaux éventuels des politiques de transports ou de mesures en faveur d'une mobilité durable**, au risque de fragiliser des populations déjà vulnérables. Le mouvement actuel des « Gilets jaunes » en France en est un exemple. En effet, l'origine du mouvement se trouve dans la contestation de la mise en place d'une **taxe carbone** qui aurait pénalisé proportionnellement les ménages les plus modestes. En effet, ces derniers sont généralement les plus dépendants à la voiture pour leurs déplacements quotidiens. Ils constituent une grande partie de la population périurbaine et rurale, en raison du coût trop important de l'immobilier dans les centres urbains. L'incapacité financière à acheter des voitures neuves et moins polluantes est également en jeu. La dépense en carburant de ces ménages étant quasi-incompressible, la mise en place d'une taxe jugée « aveugle », qui n'a pas pris en compte tous les aspects de la mobilité, se concentrant uniquement sur la désincitation financière à consommer des produits pétroliers, a ainsi provoqué une levée de boucliers. En pourcentage du revenu après impôt, le **poids des dépenses de carburants** représente 4,6 % du revenu des 20% des ménages les plus pauvres et 2,4 % pour les 20% les plus riches⁷². C'est pourquoi des politiques basées uniquement sur l'augmentation des prix des carburants impactent davantage les plus modestes et creusent ainsi les écarts, se révélant souvent peu efficaces au regard des objectifs de mobilité durable.

L'étalement urbain et avec lui le développement du modèle du tout-voiture ont engendré des conséquences sociales importantes. Les **habitant.e.s des zones périurbaines et rurales dépendent de la voiture pour leur quotidien**. Pour ces populations, « *l'augmentation programmée du prix du pétrole est une épée de Damoclès qui risque de remettre fortement en question leur mode et leur niveau de vie* »⁷³.

L'enjeu social est un élément central de la mobilité individuelle durable. Il peut cependant apparaître difficile de **combiner aspect social et environnemental** car acquérir une voiture reste souvent une nécessité dans le contexte actuel, voire représente toujours un idéal à atteindre pour certaines parties de la population. L'aspect social se révèle donc particulièrement complexe, car il s'agit de réduire la dépendance de nos sociétés à la voiture, tout en veillant à ce que les mesures n'aggravent pas les

⁶⁸ Elabe, *La mobilité et l'accès aux services de la vie quotidienne*, 23/05/2018.

⁶⁹ Fondation MACIF, *op. cit*

⁷⁰ Maryvonne Dussaux, *op. cit*.

⁷¹ Frédéric Larose, « Étalement urbain et mobilité quotidienne. Quelles conséquences sur les conditions de mobilité ? » Dossier Mobilité urbaine, comportements individuels et territoires, *Cités Territoires Gouvernance (Citego)*, 2011.

⁷² Jean Gadrey, « Prix des carburants : des contradictions sociales surmontables », *Alternatives Économiques*, 09/11/2018.

⁷³ Fondation MACIF, *op.cit*.

inégalités sociales, économiques et spatiales en pénalisant des publics qui n'ont aujourd'hui pas d'alternative.

3. LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

« En plus de répondre aux besoins de mobilité des personnes et des entreprises, les transports doivent respecter les impératifs climatiques et environnementaux (...) Cela représente un ordre de mission ardu, dans la mesure où ils constituent une des grandes sources des émissions mondiales de gaz à effet de serre et un des secteurs où elles continuent à augmenter. »

Comité économique et social européen⁷⁴

La mobilité individuelle et le secteur de l'automobile ont un **impact globalement négatif sur l'environnement**, notamment en termes de pollution (sonore et atmosphérique) et de destruction d'espaces naturels pour la construction d'infrastructures.

Dans un contexte de recherche globale de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) pour lutter contre le réchauffement climatique, les **transports constituent un défi de taille**. D'une part, ils sont **fortement émetteurs de GES** : les voitures des particuliers sont responsables d'environ 12 % des émissions de CO₂ de l'Union européenne⁷⁵. D'autre part, le secteur des transports enregistre une forte croissance de ses émissions de CO₂. La tendance se confirme en Belgique, où le transport routier représente 21,8% des émissions de GES avec une hausse de 28 % entre 1990 et 2016⁷⁶. La dépendance des transports au pétrole mène à un **épuiement des ressources naturelles non-renouvelables** : le secteur du transport routier est responsable de 64,6 % de la consommation finale de produits pétroliers de l'Union européenne⁷⁷. L'enjeu environnemental de la mobilité est particulièrement complexe car même si nous parvenons à baisser les émissions de GES du secteur des transports (grâce par exemple à l'amélioration des performances des véhicules) d'une part, le nombre de déplacements ne cesse d'augmenter d'autre part et ramène donc le solde global à une augmentation constante.

La **pollution aux particules fines**, dont sont en grande partie responsables les véhicules diesel, a des impacts négatifs sur la santé humaine : selon l'Organisation mondiale de la santé, chaque année près de 7 millions de décès sont imputables à l'exposition à la pollution de l'air, dont environ 500 000 en Europe⁷⁸. Ici les enjeux environnementaux et de santé publique se recourent.

Dans une perspective environnementale radicale, l'idéal serait de limiter nos déplacements au minimum et de n'utiliser que des modes de transports neutres, à savoir la marche à pied et le vélo. Cependant, dans une approche plus intégrée de développement durable et de prise en compte des aspects sociaux et économiques, cela n'est pas envisageable. Il s'agit donc de trouver des **solutions pour que la mobilité ait une empreinte environnementale réduite ainsi que des alternatives au transport routier individuel. Dans ce contexte, plusieurs conceptions de la mobilité durable coexistent.**

⁷⁴ Comité économique et social européen, *Le rôle des transports dans la réalisation des objectifs de développement durable et les conséquences qui en découlent pour l'élaboration des politiques de l'Union européenne (avis d'initiative)*, 11/07/2018.

⁷⁵ Service fédéral Changements climatiques, *Les émissions de CO₂ des véhicules*, 2017.

⁷⁶ Service fédéral Changements climatiques, *La contribution des principaux secteurs aux émissions totales et leur évolution*, 2017.

⁷⁷ Eurostat, *Energy balance sheets: 2015 data, 2017 edition*, 18/07/2017.

⁷⁸ Organisation mondiale de la santé, « La pollution de l'air : un tueur silencieux », Infographie, 02/05/2018.

III. LES DIFFÉRENTES CONCEPTIONS DE LA MOBILITÉ DURABLE

Se pencher sur la question de la mobilité individuelle durable invite à résoudre les problèmes causés par le modèle du tout-voiture, parmi lesquels la congestion du trafic, et la pollution environnementale. Cette dernière est souvent placée au premier rang des préoccupations de la mobilité durable, abordée sous l'angle de la mobilité propre ou de la mobilité alternative, deux visions différentes et complémentaires.

1. LA MOBILITÉ PROPRE

La **mobilité propre** consiste à **réduire la pollution émise par les véhicules**. La baisse des émissions de GES des voitures, les voitures électriques, hybrides ou encore le développement de biocarburants sont des éléments de la mobilité propre. Cette conception repose sur la volonté de voir émerger des « *véhicules propres* » c'est-à-dire moins polluants et à faible voire nulle émission de GES. La mobilité propre s'appuie sur la **capacité de l'industrie, automobile principalement, à innover et à améliorer les performances environnementales de ses produits**. La mobilité propre est mise en œuvre par le biais de politiques incitatives et de réglementations sur les émissions des véhicules.

Le terme même de mobilité ou de véhicule « *propre* » est fortement **contestable** : en effet **toute production de véhicules est source d'émission de polluants et de GES** de leur *fabrication* (besoin en matières premières et en énergie, utilisation d'éléments polluants tels que les pneus et les batteries), à leur *fin de vie* (production de déchets), en passant par leur *utilisation*. Sur tout le **cycle de vie**, les impacts d'un véhicule dit « *propre* » sont du même ordre de grandeur que ceux d'un véhicule thermique classique en termes d'acidification des milieux ou de pollution de l'eau⁷⁹. **L'énergie** utilisée pour faire fonctionner un moteur est toujours **source de pollution** : par exemple l'électricité utilisée par les voitures électriques provient d'une source primaire qui peut être une centrale à charbon ou une centrale nucléaire, deux modes de production qui ont un impact négatif sur l'environnement (émission de polluants, de déchets radioactifs, extraction de l'uranium, etc.). Pour l'instant, la production d'électricité de l'Union européenne provient pour moitié des énergies fossiles⁸⁰. En Belgique et en France, l'électricité est principalement produite via **l'énergie nucléaire**, qui pose des problèmes spécifiques de durabilité. Ainsi, une étude menée par l'ADEME conclut que « *sur l'ensemble de son cycle de vie, la consommation énergétique d'un véhicule électrique est globalement proche de celle d'un véhicule diesel* »⁸¹, en raison du mode de production de l'électricité.

L'approche par la mobilité propre rencontre plusieurs limites en termes de **développement du marché**. Il apparaît par exemple difficilement envisageable de faire face à un boom du marché des voitures électriques tout en assurant un approvisionnement en électricité 100% renouvelable et un maillage suffisant du territoire en bornes de recharge.

Sous prétexte qu'ils ne « *polluent pas* », les véhicules « *propres* », et la voiture électrique particulièrement, pourraient vite devenir des **solutions faciles, au détriment de moyens alternatifs**. On peut craindre un « **effet rebond** », c'est-à-dire l'annulation des économies d'énergies, engendrées par l'amélioration des performances, en raison d'une plus grande utilisation de son véhicule⁸². Le

⁷⁹ ADEME, *Les potentiels du véhicule électrique, Les avis de l'ADEME*, avril 2016.

⁸⁰ Eurostat, *Net electricity generation, EU-28, 2015 (% of total, based on GWh)*, novembre 2017.

⁸¹ ADEME, *op. cit.*

⁸² Guillaume Pitron, « Un bilan litigieux », *Le Monde diplomatique*, n°773, août 2018.

développement et l'utilisation massive des véhicules perçus comme propres, en raison de leur effet « **déculpabilisant** »⁸³, pourrait donc conduire à une augmentation du parc automobile et du nombre de kilomètres parcourus, échouant ainsi à résoudre les problèmes de congestion, d'impact environnemental globalement négatif, et freinant le développement d'offres alternatives à la voiture individuelle.

2. LA MOBILITÉ ALTERNATIVE

L'enjeu ne porte pas ici sur l'automobile et les moyens de réduire ses consommations et émissions. La mobilité alternative s'entend comme une **mobilité alternative à la voiture individuelle** et à la pratique de l'autosolisme. Il s'agit ici de transférer l'utilisation traditionnelle d'un véhicule (aussi propre soit-il) vers l'utilisation d'autres modes de transports, selon une certaine hiérarchie (du plus polluant au moins polluant) : covoiturage, transports en commun (bus, train), vélo, marche à pied. Dans la plupart des cas, la mobilité alternative est la **combinaison de plusieurs modes de transport**⁸⁴, en fonction de leur pertinence par rapport aux besoins de mobilité. Une offre alternative peut consister à combiner la marche à pied, le vélo et les transports en commun avec une utilisation différente de la voiture, en dehors du contexte traditionnel de la propriété individuelle : autopartage, covoiturage et location.

La mobilité alternative repose surtout sur les **choix des citoyens** d'utiliser tel ou tel mode de transport et sur des **politiques publiques ambitieuses de développement des modes de transports alternatifs**, notamment en assurant une offre de transports en commun qui correspondent aux besoins de déplacement, en construisant des pistes cyclables et en redonnant sa place au piéton dans les villes⁸⁵.

Il s'agit donc de **combinaison ces deux visions de la mobilité**, en mettant la priorité sur la **recherche d'alternatives à la voiture individuelle et au transport routier** dès que cela est possible. Bien que l'accent soit mis sur l'enjeu écologique/environnemental, chacune de ces visions questionne les aspects sociaux et économiques de la mobilité individuelle durable (coût financier des véhicules « propres », accessibilité des transports en commun, dépendance à la voiture de certaines catégories de population etc.)

IV. LES DÉFIS

À la lumière des enjeux et des différentes définitions que l'on peut avoir de la mobilité durable, nous pouvons identifier plusieurs **défis**.

La problématique de la mobilité durable se caractérise par sa complexité et les paradoxes qu'elle contient, à cheval entre plusieurs enjeux essentiels. On l'a vu, il n'existe aucune solution miracle pour la mobilité durable, tant elle est imbriquée dans les processus économiques et sociaux actuels et doit répondre à des impératifs parfois antagonistes. **L'aspect social** est ici **primordial** et **très complexe** car il recouvre des réalités différentes et qui se recoupent et pour lesquelles une réponse unique n'est pas possible : selon son lieu de résidence (zones rurales ou urbaines), sa situation financière et économique, chaque individu n'aura pas les mêmes besoins ni difficultés face à la mobilité.

⁸³ *Ibidem*.

⁸⁴ Aude Martin, « Les transports au cœur des scénarios », *Alternatives Économiques*, Les dossiers n°012, 01/12/2017.

⁸⁵ *Ibidem*.

Le défi principal de la mobilité durable consiste à trouver un équilibre et **concilier les trois aspects du développement durable**, ces derniers ayant des objectifs parfois contradictoires. Selon le Comité économique et social européen, la transition vers une mobilité à faible carbone nécessite de réaliser une **articulation juste entre les impératifs économiques et sociaux** et de tenir compte de **l'intérêt général et des impératifs environnementaux**. Il ne s'agit pas de freiner la mobilité en tant que telle, mais de réduire la circulation et les transports individuels et promouvoir les transports collectifs et doux⁸⁶. Assurer une mobilité durable consiste donc à garantir à la fois une **efficacité de fonctionnement**, des **coûts raisonnables/abordables**, une **accessibilité physique** des transports, l'existence de **choix entre plusieurs modes de transports**, tout en **limitant la pollution** émise par les véhicules. Le défi est également de réussir à **équilibrer les différents aspects de la mobilité durable** entre mobilité propre et mobilité douce, entre solutions techniques et solutions alternatives ou citoyennes, et entre solutions de long-terme et solutions rapides face à l'urgence climatique.

Mais comment changer notre modèle de mobilité alors que l'organisation du territoire et des activités économiques est basé sur le tout-voiture ? Ici se pose un défi majeur d'**aménagement du territoire**, qui devra se confronter à la problématique de l'étalement urbain et à la nécessité de stopper cette expansion.

Se pose également la question du **financement de la mobilité durable**. Étant donné qu'il s'agit de garantir une mobilité durable à toutes et à tous, les coûts doivent rester abordables, voire baisser, pour la plupart des services de mobilité. Or, assurer une offre fiable de transports en commun, mettre en place des flottes de vélos ou de voitures partagées, maintenir des lignes de transports collectifs non-rentables nécessite des investissements supplémentaires. Il s'agit donc de trouver un modèle de financement de la mobilité qui permette d'investir rapidement et de manière juste dans les solutions durables. Cette question recoupe celle du **niveau d'action** à privilégier pour mettre en œuvre la mobilité durable ? Qui est compétent ? Qui doit agir ? L'Union européenne, les États, les collectivités locales, les citoyens.ne.s ? Tous, conjointement et en fonction de leurs compétences ?

Dans tous les cas, aucun acteur ne pourra s'engager seul sur la voie d'une mobilité individuelle plus durable. Cet engagement relèvera à la fois de **choix citoyens individuels et de choix politiques et collectifs ambitieux et responsables**. Assurer une transition vers une mobilité individuelle durable engage la responsabilité de toutes et tous, et nécessite de conjuguer les efforts collectifs et citoyens.

⁸⁶ Comité économique et social européen, *Les effets des conclusions de la COP 21 en matière de politique européenne des transports (avis d'initiative)*, 26/05/2016.

BIBLIOGRAPHIE

ARTICLES, MÉDIAS ET THINK TANK

Médias

- Aude Martin, « Les transports au cœur des scénarios », *Alternatives Économiques*, Les dossiers n°012, 01/12/2017 ([en ligne](#))
- Aurélie Delmas « Grand mensonge : le gouvernement parle climat, mais il relance les autoroutes », *Reporterre*, 17 novembre 2016 ([en ligne](#))
- Christophe Lejeune, « Un projet vieux de 40 ans ne peut pas être innovant », *Ecolo Wavre*, 6/12/2017 ([en ligne](#))
- Émission « À votre avis » du 25/04/2018 ([en ligne](#))
- France Nature Environnement, *Transport maritime: toujours plus gros, toujours plus polluant*, Communiqué de presse, 19/01/2017 ([en ligne](#))
- Gary Dagorn « Comment la SNCF et l'Etat ont « délaissé les trains du quotidien » au profit du TGV », *Le Monde*, 14/06/2018 ([en ligne](#))
- Guillaume Pitron, « Un bilan litigieux », *Le Monde diplomatique*, août 2018 ([en ligne](#))
- Jean Gadrey, « Prix des carburants : des contradictions sociales surmontables », *Alternatives Économiques*, 09/11/2018 ([en ligne](#))
- Marc Chevallier. « La fin du rêve ». *Alternatives Economiques* n°279, 01/04/2009 ([en ligne](#))
- Muriel Michel, « Les jeunes, la voiture... partagée, c'est leur liberté », *L'Echo*, 17/09/2016 ([en ligne](#))
- Pierre Breteau, « À Paris, la moitié de l'espace public est réservée à l'automobile », *Le Monde*, 30/11/2016 ([en ligne](#))
- Sandra Moatti. « Où va-t-on ? », *L'Économie politique*, n° 76, avril 2017 ([en ligne](#))

Articles scientifiques

- Éric Champagne et Paula Negron-Poblete. « La mobilité urbaine durable : du concept à la réalité. » *Revue VertigO*, Hors-série 11, mai 2012 ([en ligne](#))
- Florent Le Nécheta, Hélène Nessib et Anne Aguilérac, « La mobilité des ménages périurbains au risque des crises économiques et environnementales », *Géographie, économie, société*, p. 113-139, janvier 2016 ([en ligne](#))

- François Cousin et al. « La question périurbaine : enquête sur la croissance et la diversité des espaces périphériques », *Revue française de sociologie*, n°57-4, 2016. ([en ligne](#))
- Frédéric Larose, Dossier Mobilité urbaine, comportements individuels et territoires, *Cités Territoires Gouvernance (Citego)*, 201 ([en ligne](#))
- Gabriel Plassat « De l'automobile aux services de mobilité », *L'Économie politique*, vol. 76, no. 4, 2017, pp. 38-49. ([en ligne](#))
- Jean-Pierre Orfeuill, « Quand la voiture devient contrainte », *Revue Projet*, n°334, p. 50-58, mars 2013 ([en ligne](#))
- Joseph S Szyliowicz, « Prise de décisions, transport intermodal et mobilité durable : vers un nouveau paradigme », *Revue internationale des sciences sociales*, n° 176, p. 207-220, février 2003 ([en ligne](#))
- Martin Simard. « Étalement urbain, empreinte écologique et ville durable. Y a-t-il une solution de rechange à la densification ? » *Cahiers de cartographie du Québec*, Volume 58, Numéro 165, Décembre, 2014, p. 331–352 ([en ligne](#))
- Sébastien Munafò, Vincent Kaufmann, Derek Christie et al., « Dispositions et usages de l'automobile et des transports publics entre 1994 et 2011. Analyse des cas de Berne, Genève et Lausanne », *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, p. 753-782, décembre 2015 ([en ligne](#))

Autres

- « La mobilité durable : Emergence et application d'un concept ». *Pour la Solidarité*, Mai 2010 ([en ligne](#))
- AVISE, *Dossier mobilité durable* ([en ligne](#))
- Edora, *L'indépendance énergétique, est-ce important ?*, Fiche explicative n°7, mars 2015 ([en ligne](#)).
- Fondation MACIF, *Guide mobilité*, janvier 2014 ([en ligne](#))
- Maryvonne Dussaux, « Jean-Pierre Orfeuill, Fabrice Ripoll, *Accès et mobilités. Les nouvelles inégalités* », *Lectures* [En ligne], Les comptes rendus, 2015 ([en ligne](#))

DOCUMENTS INSTITUTIONNELS

- Comité économique et social européen, *Le rôle des transports dans la réalisation des objectifs de développement durable et les conséquences qui en découlent pour l'élaboration des politiques de l'UE (avis d'initiative)*, 11/07/2018 ([en ligne](#))
- Comité économique et social européen, *Les effets des conclusions de la COP 21 en matière de politique européenne des transports (avis d'initiative)*, 26/04/2016 ([en ligne](#))

- Commissariat Général du Développement Durable, *Les infrastructures linéaires de transport : évolutions depuis 25 ans*, décembre 2016 ([en ligne](#))
- Commission européenne, *Comprendre les politiques de l'Union européenne - Transports*, novembre 2014 ([en ligne](#))
- Commission européenne, *Document de travail des services de la commission rapport 2017 pour la Belgique accompagnant le document: communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, à la Banque centrale européenne et à l'Eurogroup*, 01/03/2017 ([en ligne](#))
- Commission européenne, *Une mobilité propre, connectée et compétitive*, mai 2017 ([en ligne](#))
- Cour des comptes *L'État et la compétitivité du transport aérien, Communication à la commission des finances du Sénat*, septembre 2016. ([en ligne](#))
- Cour des comptes, *L'écotaxe poids lourds: un échec stratégique, un abandon coûteux*, Rapport public annuel 2017, février 2017 ([en ligne](#))
- Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement, *Rapport de la commission d'enquête publique unique concernant le projet d'aménagement de la liaison autoroutière entre Castres et Toulouse à 2x2 voies par mise en concession*, 07/03/2017 ([en ligne](#))
- European Commission, *Multimodal Sustainable Transport: which role for the internalization of external costs? Preliminary results of the study: "Sustainable Transport Infrastructure Charging and Internalization of Transport Externalities"*, 17 December 2018 ([en ligne](#))
- Ministère de la transition écologique et solidaire, *Projet de loi d'orientation des mobilités*, Texte soumis à la délibération du conseil des ministres, 26/11/2018 ([en ligne](#))
- Organisation de coopération et de développement économiques, *Investissements d'infrastructure (indicateur) » Consulté le 06 février 2019* ([en ligne](#))
- Organization for Economic Cooperation and Development, *Under-taxing the benefits of company cars, Policy Highlights*, september 2014 ([en ligne](#))
- Organisation de coopération et de développement économiques, *Études économiques de l'OCDE – Belgique*, mai 2013 ([en ligne](#))
- Rapport Bruntland, *Notre avenir à tous*, 1987 ([en ligne](#))
- Service public de Wallonie, *Plan Infrastructures 2016/2019*, janvier 2016 ([en ligne](#))

ÉTUDES ET STATISTIQUES

- ADEME, *Étude nationale sur le covoiturage de courte distance*, septembre 2015 ([en ligne](#))

- ADEME, *Les potentiels du véhicule électrique*, Les avis de l'ADEME, avril 2016 ([en ligne](#))
- ADEME. *Les chiffres-clés 2013, Air, climat, énergie*, p.65-68, 2013 ([en ligne](#))
- Bruxelles Environnement, *La mobilité à Bruxelles – Chiffres*, 16/06/2015 ([en ligne](#))
- Bruxelles Environnement, *Mobilité et transports en Région bruxelloise, Rapports sur l'État de l'Environnement, Synthèse 2015-2016*, 2016 ([en ligne](#))
- Centre Interuniversitaire d'Étude de la Mobilité, *Évaluation des coûts externes liés au transport en Région wallonne. Mise en œuvre. Rapport final*, 2010 ([en ligne](#))
- Comité des Constructeurs Français d'Automobiles, *Analyse et statistiques 2018* ([en ligne](#))
- ELABE, *La mobilité et l'accès aux services de la vie quotidienne*, 23/05/2018 ([en ligne](#))
- Eurostat, *Energy balance sheets: 2015 data, 2017 edition*, 18/07/2017 ([en ligne](#))
- Eurostat, *Net electricity generation, EU-28, 2015 (% of total, based on GWh)*, novembre 2017 ([en ligne](#))
- IPSOS et Boston Consulting Group, *Observatoire Européen des Mobilités, Première édition. Les attentes des Européens en matière de mobilité*, avril 2017 ([en ligne](#))
- IPSOS. *Partager sa voiture : une tendance mondiale ?*, 15/01/2014 ([en ligne](#))
- Observatoire Cetelem, *La voiture, transport en commun du futur*, 2014 ([en ligne](#))
- Organisation mondiale de la santé, « La pollution de l'air : un tueur silencieux », Infographie ([en ligne](#))
- Service public fédéral Changements climatiques, *La contribution des principaux secteurs aux émissions totales et leur évolution*, 2017 ([en ligne](#)).
- Service public fédéral Changements climatiques, *Les émissions de CO2 des véhicules*, 2017 ([en ligne](#)).
- Service public fédéral Économie, Direction générale de l'Énergie, *Énergie - Chiffres clés 2016*, mai 2018 ([en ligne](#)).
- Service public fédéral Mobilité et Transports, *Kilomètres parcourus par les véhicules belges en 2017*, novembre 2018 ([en ligne](#))
- Service public fédéral Mobilité et Transports, *Kilomètres parcourus par les véhicules belges en 2016*, décembre 2017 ([en ligne](#))

*Cette publication électronique peut à tout moment être améliorée
par vos remarques et suggestions. N'hésitez pas à nous contacter pour nous en faire part.*

POUR LA SOLIDARITÉ - PLS

Fondé par l'économiste belge Denis Stokkink en 2002, POUR LA SOLIDARITÉ - PLS est un European think & do tank indépendant engagé en faveur d'une Europe solidaire et durable.

POUR LA SOLIDARITÉ se mobilise pour défendre et consolider le modèle social européen, subtil équilibre entre développement économique et justice sociale. Son équipe multiculturelle et pluridisciplinaire œuvre dans l'espace public aux côtés des entreprises, des pouvoirs publics et des organisations de la société civile avec comme devise : Comprendre pour Agir.

ACTIVITÉS

POUR LA SOLIDARITÉ – PLS met ses compétences en recherche, conseil, coordination de projets européens et organisation d'événements au service de tous les acteurs socioéconomiques.

Le laboratoire d'idées et d'actions **POUR LA SOLIDARITÉ – PLS**

1

Mène des travaux de recherche et d'analyse de haute qualité pour sensibiliser sur les enjeux sociétaux et offrir de nouvelles perspectives de réflexion. Les publications POUR LA SOLIDARITÉ regroupées en sein de trois collections « Cahiers », « Notes d'Analyse », « Études & Dossiers » sont consultables sur www.pourlasolidarite.eu et disponibles en version papier.

2

Conseille, forme et accompagne sur les enjeux européens en matière de lobbying et de financements.

3

Conçoit et réalise des projets transnationaux en coopération avec l'ensemble de ses partenaires européens.

4

Organise des conférences qui rassemblent dirigeant/e/s, expert/e/s européen/ne/s, acteurs de terrain et offrent un lieu de débat convivial sur l'avenir de l'Europe solidaire et durable.

THÉMATIQUES

POUR LA SOLIDARITÉ – PLS inscrit ses activités au cœur de cinq axes thématiques :



OBSERVATOIRES EUROPÉENS

POUR LA SOLIDARITÉ – PLS réalise une veille européenne thématique et recense de multiples ressources documentaires (textes officiels, bonnes pratiques, acteurs et actualités) consultables via ses quatre observatoires européens:

- www.ess-europe.eu
- www.transition-europe.eu
- www.diversite-europe.eu
- www.participation-citoyenne.eu

COLLECTIONS POUR LA SOLIDARITÉ - PLS

Sous la direction de Denis Stokkink

NOTES D'ANALYSE - *Éclairages sur des enjeux d'actualité*

- *La relation Union européenne – Chine : De la naïveté au réalisme*, Alexis WILLEMOT, juillet 2019.
- *Réfugié.e.s LGBTQI+ : les enjeux de la protection internationale*, Safia FALEK, juin 2019.
- *Politique migratoire européenne : de l'asile à l'expulsion ?* Anaïs LUNEAU, juin 2019.
- *La technologie blockchain : une opportunité pour l'économie sociale ?* Marion PIGNEL, juin 2019.
- *Le rôle du Parlement européen dans la conduite des relations extérieures*, Safia FALEK, mai 2019.
- *Du Plan Juncker à InvestEU : les enjeux pour l'économie sociale*, Hadrien BARANGER, mai 2019.
- *L'UE et ses valeurs : mariage de convenance ou divorce en perspective ?* Lorelei DEBAISIEUX, mai 2019.
- *Un programme mondial pour le développement durable*, Camille JOSEPH, mai 2019.
- *Déficit démocratique : un défi pour l'Europe !* Anaïs LUNEAU, avril 2019.
- *L'Europe sociale : un enjeu de responsabilité collective !* Anaïs LUNEAU, février 2019.
- *Budget européen 2021 - 2027 : à la hauteur de l'Europe de demain ?* Marie SCHULLER, janvier 2019.
- *Genre et espaces publics : Des villes pour toutes et tous*, Pauline BAUMANN, janvier 2019.
- *Travailleurs détachés : regard critique sur la révision de la directive européenne*. Eugénie DELZENNE, sept. 2018.

CAHIERS - *Résultats de recherches comparatives européennes*

- *Vers une économie circulaire en Europe*. Anna-Lena REBAUD, septembre 2017.
- *Face aux nouvelles formes d'emploi, quelles réponses au plan européen ?* PLS & SMart, n°36, juin 2017.
- *Économie sociale, secteur culturel et créatif : vers une nouvelle forme d'entrepreneuriat social en France*. PLS & SMart, n°35, mai 2015.
- *Économie sociale, secteur culturel et créatif : vers une nouvelle forme d'entrepreneuriat social en Wallonie*. PLS & SMart, n°34, mai 2015.
- *Le budget participatif : un outil de citoyenneté active au service des communes*. Céline Brandeleer, n°33, octobre 2014.
- *La Transition : un enjeu économique et social pour la Wallonie*. Sanjin Plakalo, n°32, mars 2013.

ÉTUDES & DOSSIERS - *Analyses et réflexions sur des sujets innovants*

- *Les travailleurs autonomes en Europe : action collective et représentation d'intérêts*, Pascale CHARHON, juin 2019.
- *Enseignement et formation professionnelle en alternance : Vers une filière d'excellence*, Marie SCHULLER, décembre 2018.
- *Politiques de prévention à Bruxelles : Historique et besoins en formation*, Marie SCHULLER, septembre 2018.
- *Les Régions ultrapériphériques : défis et perspectives*, Paul HAMMOUD, Antoine MASQUELIN, Tristan THOMAS, février 2018.
- *Finance et bien-être, une réflexion participative*. Marie Leprêtre, décembre 2016.
- *Pour l'intégration en apprentissage des jeunes vulnérables*. Sanjin Plakalo, décembre 2016.
- *La participation des travailleurs au sein des entreprises*. Denis Stokkink, novembre 2016.

Toutes les publications **POUR LA SOLIDARITÉ - PLS** sur www.pourlasolidarite.eu

Développement durable

Le développement durable constitue un mode de développement équilibré des activités humaines qui met en relation efficacité économique, préservation de l'environnement et équité sociale. Son objectif global est de répondre aux besoins du présent sans compromettre l'avenir des générations futures. À travers ce principe, et en se focalisant plus particulièrement sur les concepts d'économie circulaire, de COP 21, COP 22 et de réchauffement climatique, POUR LA SOLIDARITÉ – PLS entend démontrer l'importance d'engager la société dans une transition écologique et sociale. Devant l'urgence climatique et l'aggravation des détresses humaines, PLS est convaincu que cette mise en action des préceptes du développement durable permettra de bâtir une société plus équilibrée et inclusive.

Collection « Notes d'analyse » dirigée par Denis Stokkink

www.pourlasolidarite.eu

Avec le soutien de

