



Vous souhaitez être informé ponctuellement de nos publications les plus marquantes pour mieux comprendre l'actualité ? Activez dès maintenant les notifications web.

Non merci

Autoriser

Par Jean Coldefy (Directeur du programme Mobilité 3.0 ATEC ITS France) et Patrick Jeantet (Ancien PDG de SNCF Réseau)

Publié hier à 07h00 · Lecture 4 min.

Article réservé aux abonnés

Tribune. La voiture est, en France, l'un des premiers postes d'émissions de gaz à effet de serre. L'accès aux emplois des agglomérations se fait très majoritairement en voiture du fait d'un déficit considérable d'alternatives à la voiture pour accéder aux centres urbains qui concentrent le potentiel économique du pays.

Ces flux entre la commune centre et les couronnes représentent la moitié des émissions de la mobilité des aires urbaines, les villes centres ne pesant que 2 %. Ces dernières, qui représentent 8 % de la population française, disposent des alternatives à la voiture à l'inverse des couronnes, 50 % de la population du pays. Voilà pourquoi des centaines de milliers de voitures engorgent les grandes agglomérations.

Des trajets supérieurs à 5 kilomètres

Ces déplacements sont par ailleurs, pour l'essentiel, hors de portée du vélo, 90 % des kilomètres quotidiens parcourus étant le fait de trajets supérieurs à 5 kilomètres. La voiture électrique, si elle permettra à terme de baisser nos émissions de 60 %, n'est pas zéro carbone et ne résout en rien le problème de l'occupation de l'espace public : le report modal [*le transfert d'une partie des flux d'une mode de transport vers un autre*] vers les transports en communs s'impose pour arriver au zéro émission.

Dans les grandes agglomérations, il faudrait ainsi tripler l'offre de transports publics sur les liens centres-périphéries et au sein de la première couronne. La cible, ce sont les ménages à revenus moyens ou modestes qui sont contraints de faire beaucoup de kilomètres en voiture. Au-delà des cœurs d'agglomération, nos communes sont de tailles trop petites et bien trop nombreuses, les régions trop grandes. Les métropoles n'ont pas les moyens de résoudre les problèmes de mobilité qu'elles affrontent.

Quatre mesures nous semblent nécessaires afin de répondre à ces enjeux :

Lire aussi |  [Mobilité : « Sans régulation, l'usage de la voiture augmentera, avec bientôt des bouchons de voitures propres ! »](#)

Premièrement, les grandes agglomérations sont les premières touchées par les flux automobiles en provenance de l'extérieur. Le périmètre d'intervention des métropoles et des régions induit structurellement un jeu d'acteurs néfaste à leur coopération. Les entreprises de première couronne paient par ailleurs le « versement mobilité », mais ne bénéficient pas de services de transports en commun pour leurs salariés, qui proviennent, pour une bonne part, de l'extérieur de l'agglomération.



Vous souhaitez être informé ponctuellement de nos publications les plus marquantes pour mieux comprendre l'actualité ? Activez dès maintenant les notifications web.

Non merci

Autoriser