

Séminaire « Soutenabilités »

Contribution - Covid-19 : pour un « après » soutenable

Nom : Dennai

Prénoms : Clément

Institution ou entreprise : HEC Paris

Axe(s) :

- Quelles attentes à l'égard de la puissance publique face aux risques ?
- Quelle voie pour une économie soutenable ?

Intitulé de votre contribution : La mobilité durable : un enjeu social

Résumé de votre contribution :

Le secteur du transport doit occuper une place centrale dans nos efforts de décarbonation pour les années à venir et plus particulièrement la déconstruction du système voiture mais il ne faut pas négliger son intrication très forte avec des problématiques sociales majeures. La mobilité physique étant très liée à la promotion sociale.

Quelle voie pour une économie soutenable ? – La mobilité durable : un enjeu social.

I) Le transport : secteur prioritaire de l'effort de décarbonation de l'économie

Les Accords de Paris sur le climat (2015) fixe un objectif de réduction des émissions par cinq pour 2050 afin de maintenir le réchauffement climatique en dessous de 1,5°C par rapport à l'ère préindustrielle. Ce faisant, l'ensemble des pays de la planète doivent coopérer à la réduction de leurs émissions avec des mesures globales mais aussi des mesures plus particulières adaptées aux situations nationales. Ainsi, la France a déjà une longueur d'avance en ce qui concerne l'électricité, majoritairement décarbonée grâce notamment à l'énergie nucléaire. Selon l'ADEME, le secteur du transport est le plus émetteurs de GES avec 40% des émissions françaises, il devrait en toute logique concentrer une grande partie de nos efforts en la matière pour les 30 prochaines années. Au sein du secteur du transport, c'est la route (80%) qui représente la plus grande part des émissions et principalement la voiture (61%). On imagine donc aisément que celle-ci sera au centre de l'action des pouvoirs publics.

II) La mobilité physique est vectrice d'émancipation socio-culturelle

Force est de constater que la crise sanitaire déclenchée par le covid-19 questionne notre rapport à la mobilité et de nombreuses voix s'élèvent, à juste titre, pour dénoncer une accélération insoutenable de notre société et la multiplication de nos déplacements (le « bougisme » de Pierre-André Taguieff). Ainsi, la mobilité est la cible des propositions pour une économie soutenable, parfois de façon très inquisitrice : « interdiction de tout vol hors Europe non justifié dès 2020 » Comment s'aligner sur une trajectoire à 1,5°C ? B&L Evolution pour Novethic. Or, en ces temps de libertés restreintes pour lutter contre le virus, on devrait se rappeler que la valeur constitutionnelle : liberté d'aller et venir est aussi une question centrale de l'émancipation sociale et culturelle. Contraindre les déplacements, c'est limiter les échanges culturels (Interrail, programme Erasmus, dépaysement) et risquer de figer des inégalités socio-spatiales déjà très marquées (désertification rurale, ségrégation urbaine).

III) La décarbonation de nos mobilités doit nécessairement s'accompagner d'une réflexion sur les mobilités sociales

Les pouvoirs publics doivent donc saisir l'immense enjeu de réaménagement du territoire que suscite la décarbonation des mobilités. A ce titre, et afin de se faciliter la tâche, on peut déjà distinguer certaines mobilités : les mobilités quotidiennes contraintes, sur lesquelles il sera plus simple d'agir par la réduction ou la substitution. Dans son Guide pour une mobilité quotidienne bas carbone, The Shift Project énonce 3 axes d'action pour la métropole afin de sortir du « système voiture » : la réduction des distances (essor du commerce de proximité et diminution des zones commerciales périurbaines), le développement des modes actifs et partagés de transport (covoiturage, vélo, transports en communs, trottinettes) et l'appui sur les employeurs (généralisation du télétravail 1 à 2 jours par semaine, incitation à l'achat de véhicules de fonction électriques). Pour les autres mobilités, il conviendrait d'utiliser nos leviers en matière de savoir-faire industriel français. En effet, nous disposons de deux « champions nationaux » en très bonne position sur les mobilités bas carbone : Alstom pour le rail et Air Liquide pour l'hydrogène constituent d'excellents atouts en matière de mobilité verte.

Ainsi, si le secteur du transport doit occuper une place centrale dans nos efforts de décarbonation pour les années à venir et plus particulièrement la déconstruction du système voiture, il ne faut pas négliger son intrication très forte avec des problématiques sociales majeures. La mobilité physique étant très liée à la promotion sociale, la crise des gilets jaunes l'ayant déjà montré.