STRIVE | Sustainability Transformation Research Initiative

Moins de voiture, plus de liberté ?

Vers un Système Alternatif de Mobilité



Sylvie Landriève
Forum Vies Mobiles

Unil.

STRIVE

Sustainability Transformation Research Initiative



www.unil.com/strive

UNIL | Université de Lausanne

Le programme

- Un programme d'impulsion UNIL sur la **transformation écologique et sociale**
- Une **communauté interdisciplinaire** de chercheur·euses en SHS (économie, sciences politiques, psychologie, droit, lettres, management, géographie, etc.)
- Une visée **transformatrice**: capable de répondre aux enjeux et questionnements sociétaux les plus pressants et de proposer des pistes d'action.

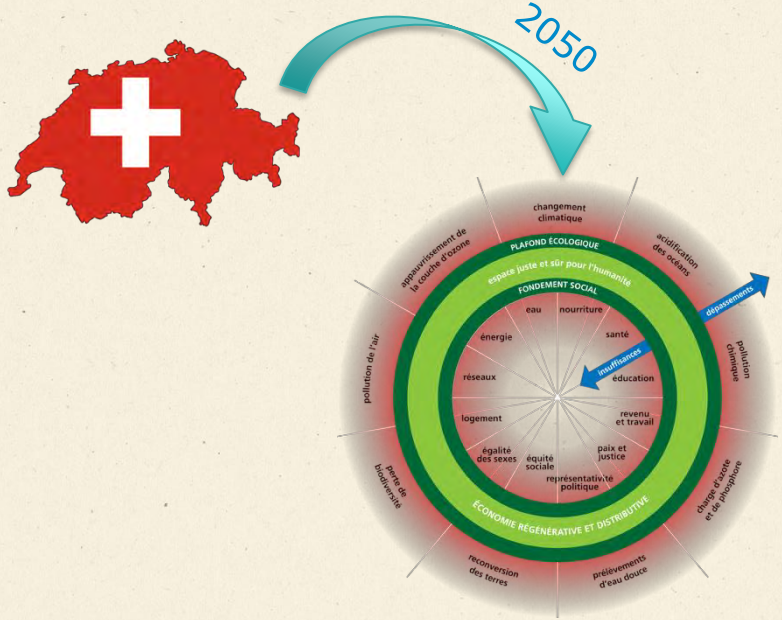
4 ans

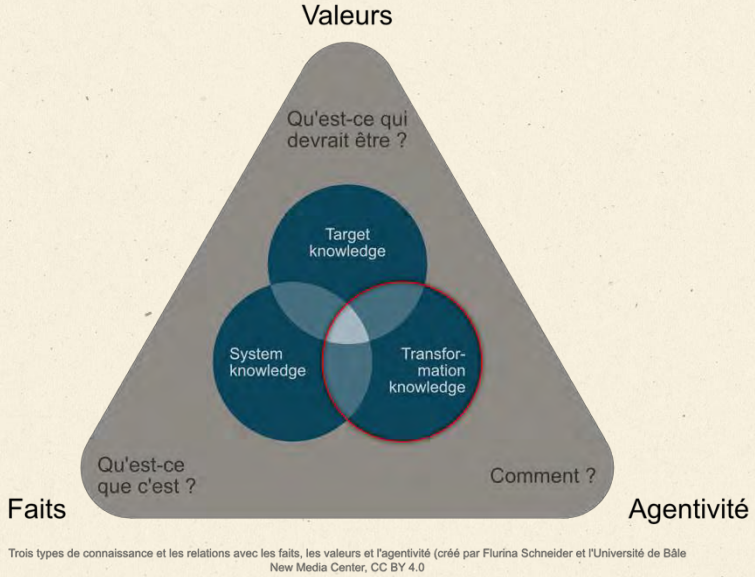
3 projets

25 chercheur·euses

Le cadre conceptuel

Faire entrer la Suisse dans le Donut

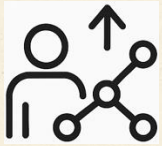




Trois types de connaissance et les relations avec les faits, les valeurs et l'agentivité (créé par Flurina Schneider et l'Université de Bâle New Media Center, CC BY 4.0

Connaissance « transformatrice »

Les trois axes thématiques transversaux



Gouvernance du changement



Communication, récits et « storytelling »



Justice sociale et équité dans la transformation

Trois projets

Quels récits pour la transformation écologique ?

(re)Penser les imaginaires technosolutionnistes et apocalyptiques pour une société plus durable



Comment planifier la transformation écologique et sociale ?

Scénarios et politiques publiques



La Suisse à vélo !

Un levier pour la transformation écologique et sociale de la mobilité



www.unil.ch/strive

POUR UN SYSTÈME ALTERNATIF DE MOBILITÉ

DIAGNOSTIC ET PROPOSITION DU FORUM VIES MOBILES

Université de Lausanne
9 juin 2026

Sylvie Landriève, directrice

forumviesmobiles.org

LE FORUM VIES MOBILES, THINK TANK DE LA MOBILITÉ

Guidé par les citoyens, fondé sur la recherche

- Notre cadre : le courant du ***mobility turn***, une nouvelle lecture du monde du fait de sa mise en mouvement généralisée au 20ème siècle
- Des études et recherches centrées sur **les pratiques et la demande de mobilité** et non sur l'offre de transport et les flux (socio-économie des transports)
- Une démarche de démocratie participative : le **Forum Citoyen**
- Des propositions **systémiques, à fort impact et rapides à mettre en œuvre**

LES 7 ERREURS DES POLITIQUES DE MOBILITÉ

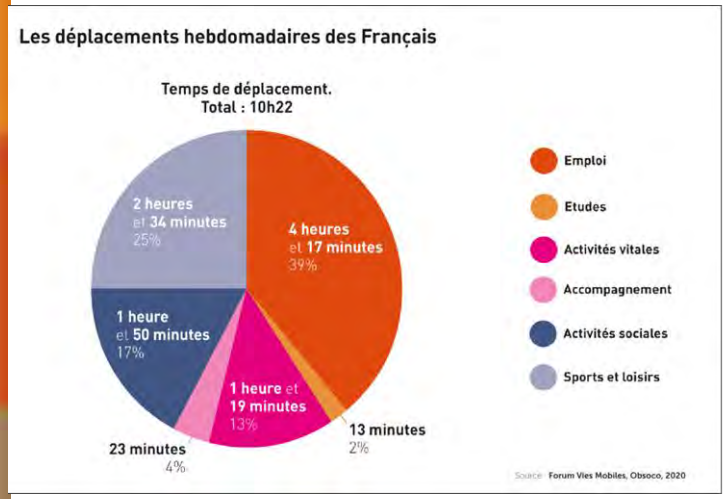
Erreur 1
Opposer ville et campagne



- La dépendance à la voiture serait résiduelle et ne concernerait que les habitants de pleine campagne (20%).
- La LOM, principale loi sur les mobilités en France, s'est focalisée sur les métropoles. **Or, 70% de la population française habite hors des grandes métropoles et 80% des trajets sont effectués en voiture**.
- **Personne ne déploie son mode de vie dans un seul cadre de vie.**

Erreur 2

Ne cibler que les déplacements centre-périphérie et se concentrer sur les trajets domicile-travail



- **Les trajets domicile-travail ne représentent que 20% des déplacements des Français.** 80% des déplacements se font pour d'autres motifs tels que d'autres mobilités professionnelles mais aussi le temps libre, la santé, l'administration… Par ailleurs, **37 millions de Français ne travaillent tout simplement pas**.

- **Et même pour ceux qui occupent un emploi, l'idée selon laquelle on vivrait en périphérie et travaillerait au centre de la ville la plus proche relève d'une vision héritée du passé.** L'emploi s'est largement décentralisé, en particulier dans les zones d'activités hors centre-ville, et nos modes de vie sont devenus bien plus dispersés.

Erreur 3

Additionner des politiques mode par mode



- **Les politiques de mobilité sont pensées mode par mode.** Exemples : plan vélo avec des pistes étroites non connectées aux gares, plan covoiturage avec des aires accessibles seulement en voiture, plan marche…
- **L'absence de pensée systémique met les différents modes de déplacement alternatifs à la voiture en concurrence et ne permet pas le report modal.** En particulier pour circuler dans l'espace public, avec par exemple l'éviction des trottinettes à Paris et plus fondamentalement du vélo utilitaire et familial sur les routes secondaires par la voiture.

Erreur 4

Défendre que « les Français sont attachés à leur voiture »



- **Vincent Kaufmann : « le désir de voiture diminue. Et du fait de l'absence d'alternative à la voiture, il y a beaucoup d'automobilistes par défaut, dont les pratiques ne reflètent pas les désirs ».**
- Attachés à quelle voiture ? **Les Français achètent des véhicules d'occasion.** Les voitures neuves sont achetées pour moitié par les entreprises, et pour moitié des hommes de plus de 55 ans et aisés.
- L'âge moyen officiel des véhicules en circulation est de **11 ans** sachant que les véhicules de plus de 15 ans seraient retirés des statistiques…
- Dans les débats citoyens organisés par le Forum Vies Mobiles, **les citoyens sont attachés à avoir une solution de mobilité, mais pas à la voiture en particulier**.

Erreur 5

Affirmer que « la voiture, c'est la liberté »



- **La liberté de qui ?** **Au moins 1/3 des Français ne peut pas ou plus conduire** : jeunes, adultes sans permis, personnes non autonomes…
- Auxquels ajouter, ceux qui ne peuvent pas toujours conduire : météo, peur de conduire la nuit, prise de médicaments, consommation d'alcool…
- **Seulement 12% des détenteurs de permis ne sont jamais empêchés de conduire.**
- Or, ils vont être de plus en plus nombreux avec le vieillissement de la population et le durcissement de la réglementation, et ils vivent souvent dans les territoires les moins denses.

Erreur 6

Affirmer qu' « on choisit la voiture pour gagner du temps »



- **Vincent Kaufmann : « Le rapport au temps de déplacement évolue : la conduite est de plus en plus considérée comme une perte de temps et ce, depuis l'avènement du SMS. »**
- Par ailleurs, les déplacements contraints sont jugés trop stressants. **Les Français aspirent à ralentir.**
- Ainsi, la modélisation habituelle des transports qui se base sur l'hypothèse qu'on optimise son temps est désormais erronée. **D'autres critères entrent en ligne de compte : confort, rapport à son environnement, possibilité de faire quelque chose pendant son temps de trajet…**

Erreur 7

Défendre que rester dans le système voiture coûte moins cher que d'en changer



- **305 milliards d'euros : c'est le coût global du « système voiture » en 2023.**
- **L'équivalent de 10% du PIB national.**

Tout cela fait peser le risque d'une 8ème erreur :

Tout miser sur le véhicule électrique



- **Impasse modale :** occupation de l'espace, exclusion des autres modes, dégradation des cadres de vie, accidentologie…
- **Impasse sociale :** le VE pourrait devenir réservé aux plus aisés tant le coût des véhicules ne cesse d'augmenter.
- **Impasse industrielle :** rythme de renouvellement du parc très lent (2% en 2024), véhicules toujours trop lourds, moins recyclables et plus coûteux à produire.
- **Impasse environnementale :** émissions de fabrication, persistance d'une partie de la pollution de l'air, enjeu majeur du plastique.
- **Impasse planétaire :** dépendance aux autres pays pour la production de batteries, ressources limitées.

Changer de système…
pas seulement de moteur

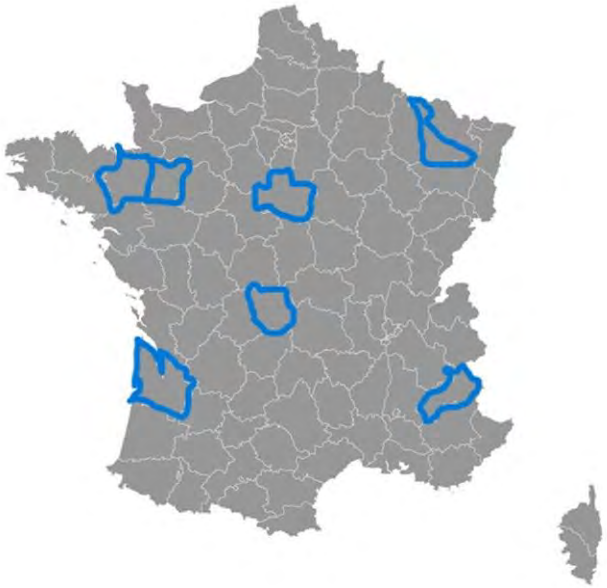
LE SYSTÈME ALTERNATIF DE MOBILITÉ

- **Objectif : pour tous** (éconduits, personnes dépendantes à la voiture) **et tout le temps** (offre 7/7, 24/24)

- **Condition : un système pour tous les territoires**

- **Moyen : partir de l'existant (les routes)**, pour des raisons pratiques, économiques, écologiques et temporelles

LE SYSTÈME ALTERNATIF DE MOBILITÉ



- **Partir de la collectivité territoriale la plus proche du bassin de vie : le département.**
- **Avantages :** pertinence historique (pré-motorisation), égalité d'accès aux services, toutes les formes urbaines, taille homogène permettant de passer à l'échelle nationale.
- **7 départements tests :** Creuse, Hautes-Alpes, Mayenne (type rural), Loiret, Meurthe-et-Moselle (type intermédiaire), Gironde, Ille-et-Vilaine (type métropolisé).

LES 3 PILIERS DU SYSTÈME ALTERNATIF DE MOBILITÉ

DES TRANSPORTS COLLECTIFS CADENCÉS TOUT LE TEMPS… ET PARTOUT

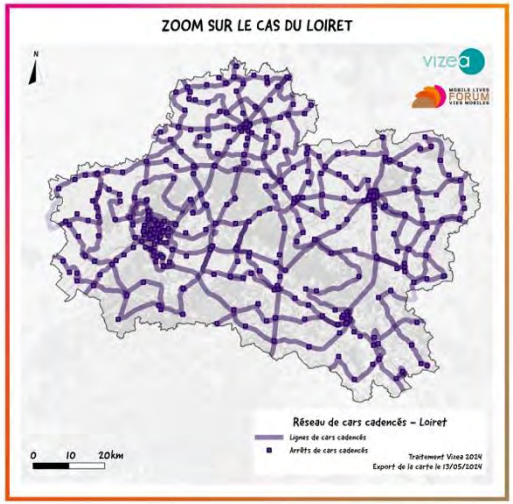
Un réseau ferroviaire rénové pour une offre cadencée de train du quotidien

- Une fréquence à la demi-heure de 5h à minuit, à l'heure la nuit
- Rénovation et électrification de certaines portions sur tous les territoires où c'est utile
- Si nécessaire, du linéaire tram-train peut être créé

Un réseau routier dédié aux transports collectifs cadencés urbains et interurbains

- Une fréquence minimale à la demi-heure le jour, à l'heure la nuit
- Desserte fine, évolutive et peu coûteuse des territoires ruraux ou peu denses et des polarités secondaires
- Cars avec accompagnateurs sur les lignes les plus fréquentées





UN MAILLAGE CYCLABLE ET MARCHABLE PARTOUT

Un maillage cyclable et piéton réellement sécurisé



Entre 3 500 et 8 000 kilomètres de voies dédiées à la marche et au vélo dans chaque département.

- **La possibilité réelle de se déplacer autrement qu'en voiture, en toute sécurité dans les territoires ruraux et peu denses.**
- **Même chose en milieu urbain !**





UN SYSTÈME ORIENTÉ « PRATIQUES » !

Une intégration nationale du système



Grâce à l'intégration du système :

- Haltes intermodales (Pays-Bas, Suisse)
- Horaires (Suisse)
- Tarif, paiement, information (Suisse, Japon)



DES IMPACTS LARGEMENT POSITIFS

- **Inclusion :** 68 millions de Français, dans tous les territoires.
- **Flux :** absorption de tous les déplacements réalisés aujourd'hui en voiture en heure de pointe.
- **Coût :** le SAM coûte 5 fois moins cher que le « système voiture » actuellement en place (60 mds€ vs. 305 mds€)
- **Écologie :** diminution a minima de 70% des émissions liées aux déplacements des personnes et diminution de la pollution (air, bruit).
- **Autonomie :** moins de dépendance aux pays étrangers pour le carburant, les batteries, l'industrie…

EXPÉRIMENTONS !

Auditions à l'Assemblée nationale et au Sénat, auprès des cabinets ministériels, des partis politiques…



Passons aux expérimentations :

- Le SAM existe déjà par petits bouts dans des territoires en France (la Manche, le Clunisois) qui ne peuvent pas aller plus loin faute d'argent
- Il est possible de les financer ! Par exemple, grâce à la rentrée fiscale liée à la suppression de l'avantage donné aux voitures de fonction de standing
- Le Forum Vies Mobiles travaille pour permettre un droit à expérimenter le SAM dans la loi-cadre Transports
- Plusieurs territoires volontaires : le Finistère Nord, la Meurthe-et-Moselle, le Clunisois, Épinal, la Drôme, le Grand Genève !

Vidéo de présentation du SAM

https://www.youtube.com/watch?v=_WelBw8XdEU

Merci pour votre attention !



Et rendez-vous le 5 octobre à Paris

Discussion

Sylvie Landriève	Forum Vies Mobiles
Patrick Rérat	FGSE, Unil
Sabrina Neyret	SSP, Unil

Modération : **Augustin Fragnière,** CCD, Unil

Unil.



Pour aller plus loin, retrouvez les études du Forum Vies Mobiles sur :

Enquête nationale sur les éconduits de la voiture



Étude sur le coût complet du « système voiture » en France



STRIVE | Sustainability Transformation Research Initiative

Moins de voiture, plus de liberté ?

Vers un Système Alternatif de Mobilité



Sylvie Landriève
Forum Vies Mobiles

Unil.