

Les nouvelles formes de mobilité



Jérôme BEILIN

Directeur des Programmes aux Ateliers de la Terre

Dans une période d'urgence écologique et face aux nouveaux besoins de déplacement d'une population de plus en plus urbanisée, de nouvelles formes de mobilité sont actuellement en train de voir le jour, transformant à la fois les comportements des citoyens et le paysage des territoires.

Nécessité de baisser les émissions liées aux transports dans un contexte d'urbanisation croissant

Diminuer la consommation énergétique dans le domaine des transports est l'un des défis majeurs si l'on souhaite parvenir à atteindre les objectifs de réduction des émissions de CO₂ fixés par l'Union Européenne à l'horizon 2050, alors que les preuves scientifiques du réchauffement climatique se multiplient.

En 2005, le transport des personnes et de marchandises était à l'origine de 23% des émissions de CO₂ mondiales dues à la combustion de carburant, selon les chiffres de l'OCDE.

Jérôme BEILIN

Jérôme Beilin est Directeur des Programmes aux Ateliers de la Terre. Diplômé de l'Institut d'Etudes Politiques de Bordeaux en Relations Internationales, spécialité géopolitique et géostratégie, il a poursuivi sa formation au King's College de Londres en Politiques de l'environnement. Intéressé par la politique environnementale, les questions énergétiques et de gouvernance, il a étudié l'impact des politiques de développement durable sur l'industrie pétrolière mais aussi l'exploitation des ressources naturelles dans les pays en développement. Il a travaillé sur le tourisme durable au sein du Conseil National du Tourisme, rattaché au Ministère de l'Economie, des Finances et de l'Emploi (2007) et au sein de la Direction développement durable du Groupe Total (2008). Il travaille également sur la gouvernance des pôles et des milieux marins. Au sein des Ateliers de la Terre, il coordonne le comité d'orientation scientifique en charge de la définition des programmes et anime plusieurs groupes de travail transdisciplinaires et multi-acteurs.

En France, les émissions liées au transport représentaient 34% des émissions totales de CO₂ en 2007, 93,6% de ces émissions étant le fait du transport routier, alors que les émissions des autres modes de transport restaient négligeables en comparaison (3,3% pour le transport aérien, 2,2% pour le transport maritime et 0,4% pour le trafic ferroviaire).

Depuis 1992, une rapide urbanisation des populations s'est enclenchée à l'échelle mondiale, avec plus de deux milliards d'humains venus s'installer en ville au cours des vingt dernières années, créant d'immenses besoins en termes de mobilité et provoquant une augmentation importante des émissions de CO₂.

Ainsi, penser les déplacements de la population et l'approvisionnement devient crucial dans des espaces urbains de plus en plus denses, alors que le taux d'urbanisation devrait atteindre 65% dans le monde en 2050.

De nouveaux besoins dans une période de crise écologique et d'augmentation des coûts liés à l'utilisation de la voiture individuelle.

Si l'on se concentre sur le cas français, on constate qu'il y a trente ans, le paysage des transports était très morcelé : le vélo, symbole des classes populaires de l'entre-deux-guerres, n'était pratiquement plus utilisé ; le tramway était perçu comme démodé ; les transports collectifs n'étaient encore que peu développés. La voiture régnait dans le paysage urbain et tout était pensé pour elle.

Mais rapidement, le manque d'espace disponible dans les villes, l'augmentation du coût de l'utilisation d'une voiture personnelle, le temps passé dans les embouteillages et la pollution ont incité à faire évoluer les comportements des habitants et les politiques publiques en matière de transports collectifs.

Aujourd'hui, les transports représentent le second poste de dépenses du budget des ménages après le logement et devant l'alimentation. La part de leur budget consacrée aux transports est passée de 10,5% en 1974 à près de 15% en 2005. En 2010, un ménage français dépensait plus de 5 000 euros par an pour ses besoins de mobilité. Par ailleurs, la congestion des grands axes routiers est devenue une source importante de pollution et représente des pertes de temps coûteuses aussi bien pour les usagers que pour les entreprises.

Ces contraintes ont progressivement fait évoluer les habitudes de déplacement des citoyens. Ils adaptent peu à peu

leurs modes de déplacement à des besoins plus variés, qui ne correspondent plus uniquement aux seuls trajets domicile-travail, de nouveaux besoins étant progressivement apparus avec l'essor des loisirs, des vacances et des voyages. Face à ces nouveaux besoins de déplacement, plusieurs solutions ont été envisagées par les élus locaux, comme notamment l'amélioration de la fréquence et de la qualité des transports en commun avec la mise à disposition de nouvelles flottes de véhicules et la desserte de nouvelles zones, mais aussi la création de nouvelles infrastructures plus à même de favoriser l'intermodalité.

Mais ces solutions ont rapidement atteint leurs limites, les services de transport en commun devenant surchargés et la congestion routière progressant. Peu à peu, aussi bien les citoyens que leurs représentants se sont aperçus que la question de la qualité de vie en ville était liée à la question de la mobilité et passait par une amélioration de l'offre de transports, mais aussi par une meilleure coordination entre les différents moyens de transports disponibles.



Dans ce contexte d'explosion des coûts de l'utilisation de la voiture, de prise de conscience des risques liés à la pollution automobile (particules fines, diesel), et d'évolution des besoins de mobilité, les utilisateurs font peu à peu appel à de nouveaux moyens de transports, qui se montrent parfois plus flexibles, moins coûteux et plus adaptés à leurs besoins.

Apparition et essor de la mobilité durable

Face à cette mutation des besoins, et grâce à cette prise de conscience des effets de la pollution automobile sur la santé et sur le réchauffement climatique, le concept de mobilité durable est apparu dans le but d'imaginer une mobilité qui assure l'accessibilité aux territoires et puisse satisfaire la liberté de mouvement et de déplacement des individus à court et long terme, tout en considérant l'intérêt collectif des générations actuelles et futures.

Les nouvelles solutions en termes de mobilité doivent répondre à quatre objectifs : être plus agréables, rapides, peu coûteuses, et moins émettrices de CO₂. Elles doivent également répondre à trois impératifs :

- Un impératif social : penser l'avenir des transports afin de répondre aux besoins quotidiens de déplacement du plus grand nombre de personnes, et l'approvisionnement de ces personnes.
- Un impératif environnemental : de la mobilité durable dépendra fortement la réduction des émissions de gaz à effet de serre, largement conditionné par l'innovation en matière d'infrastructure et de transports et ce pour tous les modes route, fer, fleuve, mer.

- Un impératif économique : la mobilité est un élément essentiel pour développer les territoires et plus particulièrement les métropoles et leur interconnexion. Il semble de plus en plus essentiel de penser la mobilité dans la globalité de l'espace urbain et de la concevoir comme étant indissociable de l'aménagement du territoire. De la diversité des modes de transports et de leur disponibilité dépend le développement du tissu industriel et commercial d'un territoire et donc son essor économique.

Alors quelles stratégies pour diminuer les émissions de CO₂ liées au transport ?

Les stratégies pour réduire ces émissions portent principalement sur l'amélioration énergétique des véhicules et des carburants : voiture sobre, électrique, hybride ou fonctionnant aux biocarburants ; mais aussi sur le report de la voiture individuelle vers les transports en commun, ou l'essor des usages communautaires de l'automobile, comme par exemple le covoiturage.

En matière de fret, le report multimodal de la route vers le rail ou vers le transport fluvial et maritime est privilégié, à travers le développement du ferroutage ou des autoroutes maritimes par exemple.

Les nouvelles formes de «mobilité durable»

Les nouvelles formes de «mobilité durable» ou «d'éco-mobilité» sont caractérisées par la conception, la mise en place et la gestion de modes de transports jugés plus propres, sûrs et sobres, en raison de leur moindre impact en termes d'émissions de gaz à effet de serre. On les retrouve le plus souvent dans les milieux urbains.

L'éco-mobilité recouvre donc des nouvelles formes de mobilité au périmètre assez large, pouvant inclure transports motorisés (comme par exemple les bus électriques en matière de transports en commun) ou assistés (notamment les vélos à assistance électrique).

On peut également évoquer la marche à pied, le vélo et véhicules dérivés du vélo (vélos partagés ou Cyclotaxi). On pense aussi au développement et au renforcement de l'offre en matière de transports en commun (bus, tramway, train, métro) ou encore au covoiturage.

Pour les distances plus longues, des recherches sont en cours pour revisiter des solutions plus anciennes, comme le dirigeable ou le bateau à voile. De nombreuses expériences sont aussi effectuées autour de la mise au point d'avions, de bateaux ou de véhicules solaires, comme c'est notamment le cas des projets Solar Impulse ou Sea Orbiter.

Des solutions alternatives et durables à l'automobile

L'un des enjeux majeurs de la mobilité durable est de mettre en place des alternatives durables à l'automobile. Des recherches sur les véhicules électriques automatiques sont notamment en cours autour de la construction de véhicules de type «taxis collectifs».

En France, la mobilité électrique est aujourd'hui une solution qui a le vent en poupe comme alternative à la voiture individuelle. L'année 2012 a été marquée par le succès de deux innovations en matière de mobilité électrique : Autolib' et Twizy, qui sont les deux grandes innovations de l'année.

Autolib', est le premier système de voitures électriques en libre-service en France. Depuis décembre 2011, les Parisiens peuvent louer la Bluecar et la recharger dans les nombreuses stations installées dans la capitale et en proche banlieue. Autolib' rencontre un succès certain depuis sa mise en place, puisqu'en septembre 2012, Autolib' annonçait avoir déjà effectué 500 000 locations depuis son lancement, soit près de 2 500 locations par jour pour un total de 12 200 abonnés annuels.

Par ailleurs, Renault a complété sa gamme de véhicules 100% électriques en lançant Twizy, un quadricycle urbain électrique respectueux de l'environnement, qui devrait bientôt être disponible à l'auto-partage en région parisienne.

Le vélo en libre-service est lui aussi devenu un acteur majeur de la mobilité durable et représente aussi une alternative pratique à l'automobile dans les zones urbaines. Vélo'v et Vélib', les deux premiers systèmes de location de vélos en libre-service installés à Lyon et à Paris, ont inspirés de nombreuses villes françaises ayant décidé de mettre en place des systèmes similaires.

Du côté des transports en commun, plusieurs nouveautés ont été mises en service, comme la mise en place de bateaux-péniches sur la Seine ou de navettes fluviales sur la Garonne.

La voiture partagée et le vélo en libre-service signifient-ils pour autant la fin de l'automobile ?

Ces initiatives nombreuses et prometteuses ne remettent pas encore en cause la domination sans partage de la voiture individuelle. En effet, la fin de l'automobile n'est probablement pas pour tout suite, car certains groupes de populations «captives» restent dépendantes de leurs voitures, comme les retraités, les personnes à mobilités réduites, ou les habitants de lointaines banlieues.

En effet, dans bien des agglomérations, et notamment en dehors des grandes villes, l'essor de ces nouvelles formes de mobilité durable ne représente pas encore une concurrence réelle à la voiture. Dans les villes de 100 000 habitants et moins, les villages et les espaces périurbains, l'automobile reste indispensable au quotidien. Pendant que les grandes

villes multiplient leurs efforts contre le tout voiture, les petites villes poursuivent leur développement de façon traditionnelle : nouveaux lotissements pavillonnaires et nouvelles zones commerciales ou d'activités adaptées au «tout automobile», créés le plus souvent au détriment de terres agricoles.

Face à la lenteur de l'essor de la mobilité durable en dehors des grandes villes, on peut légitimement s'interroger sur la volonté collective d'imaginer de nouvelles formes urbaines compatibles avec les enjeux du XXI^{ème} siècle.

La mobilité n'est évidemment pas le seul domaine à faire l'objet de profondes différences entre la ville et la campagne. Mais continuer à creuser à ce point l'écart entre les habitants des villes qui vivent de plus en plus la mobilité comme un service, et les millions d'habitants des villes périurbaines restant dépendants de l'automobile, devient vraiment problématique.

Aussi vertueux soient-ils, les véhicules électriques n'ont sans doute pas vocation à remplacer à l'identique le parc roulant existant et d'autres solutions doivent être élaborées. Ainsi, pour ces personnes dont la voiture reste un outil essentiel de déplacement, l'une des solutions peut résider dans la mutualisation de la voiture, par le biais du co-voiturage notamment.

L'essor de la mobilité durable ne pourra se faire sans une évolution des mentalités et sans une offre de services diversifiée et adaptée à la diversité des territoires

L'essor de ces nouvelles solutions de mobilité devra s'appuyer sur un réel changement de mentalités des populations urbaines, des citoyens et des élus locaux.

En effet, quand on touche à la voiture, on touche à la propriété, ce qui peut souvent être souvent vécu comme une atteinte à la liberté. Il sera donc nécessaire de dépasser ce mythe de l'accès à la liberté offert par la propriété d'une voiture individuelle. À cet égard, les initiatives foisonnant dans le domaine de l'autopartage montrent que nous sommes peut être entrés dans une phase transitoire, pendant laquelle les citoyens prennent progressivement conscience que la possession d'une automobile n'est plus forcément une nécessité, dans la mesure où de nouveaux services permettent de bénéficier de l'utilisation d'un véhicule, sans en supporter les coûts liés à son utilisation quotidienne et à son entretien. On le voit, le domaine de la mobilité est un véritable laboratoire du passage d'une économie de la propriété à une économie collaborative, basée sur l'usage et sur le partage plus que sur la possession.

Par ailleurs, il semble que pour être vraiment durable, les nouvelles formes de mobilité devront d'abord être plurielles et adaptées aux différents environnements urbains, les solutions faisant recette dans les grandes métropoles n'étant pas forcément celles qui fonctionneront dans les zones périurbaines ou dans les villages de campagne. ■