



Mobilité : le besoin d'alternatives accessibles et sûres

Christophe Midler

Avec le soutien du pôle Habitat/Mobilité et villes

Le débat sur la sobriété oppose souvent les comportements et les usages aux changements technologiques. Par exemple, dans la mobilité, le comportement sobre, c'est utiliser les transports en commun plutôt que la voiture ; la technologie, c'est remplacer la voiture thermique par la voiture électrique. Mais cette opposition est caricaturale : l'incitation comme la communication, seules, auront un effet limité sur l'engagement massif de comportements plus sobres si elles ne sont pas associées à la mise en place d'offres de mobilité adaptées et attractives, où la technologie et l'investissement jouent en général un rôle significatif.

Nous illustrons ici cette proposition par **l'exemple des trajets automobiles du quotidien entre domicile et travail**. Ce choix est motivé par l'importance des émissions associées à cette catégorie de déplacement : en France, les émissions du secteur des transports représentent globalement 126 Mt eqCO₂, soit 30% des émissions françaises en 2021. Celles des véhicules légers en représentent à elles seules 16%. Dans ces émissions dues au transport automobile, 70% correspondent à des déplacements du quotidien inférieurs à 80 km, à 96% en voiture, dont 80% dans les aires urbaines, entre le centre et la périphérie ou de périphérie à périphérie¹.

La première cause de cette importance des déplacements automobiles du quotidien est **l'éloignement croissant entre le lieu d'habitat et celui du travail** : l'accroissement de population s'opère en périphérie des agglomérations, notamment du fait du prix du foncier et d'une demande privilégiant la résidence individuelle. L'absence pendant des décennies de politiques d'aménagement du territoire volontaristes a induit une croissance non maîtrisée des villes, qui, jointe à l'instabilité des carrières, explique l'éloignement statistiquement croissant entre l'habitat et les lieux d'emploi.

Plusieurs évolutions actuelles peuvent faire espérer une inflexion. Du côté des pouvoirs publics, la loi LOM (Loi d'Orientation des Mobilités) insiste sur l'importance de la gouvernance territoriale et tend à situer les décisions en matière d'urbanisme et de mobilité au niveau pertinent de la région. Du côté des pratiques d'emploi, le développement du télétravail à la maison ou dans des locaux partagés proches des lieux d'habitation réduit les besoins de mobilité de ceux qui y ont accès. Enfin, le retour à des

régulations publiques intégrant plus spécifiquement les questions de mobilité dans les décisions d'aménagement du territoire, à l'exemple de l'initiative de la communauté de Rennes, représentent un

¹ Sur les 70% d'émissions dues aux déplacements de moins de 80km, les déplacements en zone rurale en représentent 20 %. Sur les 80% en zone urbaine, les trajets automobiles cœur de ville ne représentent que 2 %, les trajets périphérie-périphérie ou périphérie-cœur les 98 % restants.

potentiel significatif. Mais ces évolutions, si elles sont pérennes, n'induiront cependant pas d'effet notable avant une ou deux décennies.

Ce facteur urbanistique participe typiquement d'une sobriété « systémique » telle que la définit Pierre Veltz², plus que de comportements individuels de sobriété.

A l'opposé, **la réduction de « l'autosolisme »** pour les trajets du quotidien constitue une voie de réduction des GES (Gaz à Effet de Serre) qui repose sur des comportements individuels orientés vers la sobriété. Cependant, l'évolution des comportements bute souvent sur l'absence d'une offre de transport alternative efficace à la voiture individuelle.

- La substitution de la voiture par le vélo, en particulier électrique, en zone dense est déjà largement mise en œuvre dans les métropoles, mais son impact sur les km parcourus en voiture reste relativement faible puisque limité aux déplacements à courte distance³.
 - Le développement de nouveaux axes de transports de masse est indispensable, mais très coûteux en investissement, à horizon long et nécessitant une fiabilisation du service indispensable à la réassurance des usagers potentiels. Des améliorations sur d'autres variables (contrôle commande pouvant aller jusqu'à l'automatisation : par exemple, ligne 1 RATP pour l'urbain, RER A en périurbain et TGV Paris Lyon en intercités, associée à une amélioration de l'exploitation) comportent par ailleurs un potentiel de progrès en termes de débit à plus court terme et à moindre coût qu'il serait utile de mobiliser. Il doit être par ailleurs pensé en articulation avec d'autres modes de transports comme la voiture dans les zones peu denses pour « rabattre » les voyageurs vers les stations et, côté ville, une articulation avec les mobilités urbaines (dont le vélo).
 - Une telle multi-modalité implique de penser simultanément les différents vecteurs de transports, les parkings indispensables au changement de mode et l'infrastructure de données et de communication nécessaire à un usage serein du transport collectif quotidien. Insistons sur le fait que l'inertie de développement de ce type de transport ne doit pas, bien au contraire, retarder les décisions en la matière. On est ici face à une situation "d'urgence masquée" où l'engagement de tels projets doit se faire d'autant plus rapidement que l'horizon des résultats est plus lointain.
-
- Le développement d'offres de covoiturage constitue une démarche complémentaire originale, moins coûteuse et plus rapide à mettre en œuvre. Des initiatives variées se développent, et l'impulsion de la loi LOM a été ici décisive, avec notamment la création de forfaits mobilité durable, le soutien au développement des services numériques multimodaux (« mobility as a

² Bifurcations, Editions L'Aube, 2022

³ Une estimation du potentiel global de substitution de la voiture par le vélo peut être faite en mobilisant les données de de l'enquête nationale mobilités France 2018-2019, Tableau « mobilité locale semaine modes transport principaux" MTEs 2022. Si, dans toute la France, 100% des trajets en voiture de moins de 2 km, 50% des trajets de 2 à 10 km et 10% des trajets de 10 à 20km se faisaient désormais en vélo, jours de pluie compris, les distances parcourues par les voitures et donc, à peu de chose près, leurs émissions CO2 ne seraient réduites que de 13% en France, en semaine alors que les distances totales parcourues en vélo seraient plus que multipliées par 10.

service ») et des offres de covoiturage⁴. Le caractère hybride de la formule (utiliser les voitures individuelles comme vecteur de transport collectif) bute encore sur les traditions bien ancrées selon lesquelles les autorités régulatrices des transports ne peuvent pas penser la voiture comme un support de service de transport collectif au même titre que les transports en commun classiques. Ces offres ne se développeront pourtant pas sans une implication active des territoires, tant financière qu'en termes de promotion.

- A beaucoup plus long terme, le développement de navettes autonomes constitue une perspective intéressante pour traiter la question du « rabattement » des populations en zones peu dense vers les points de concentration des stations de transport de masse. Il est intéressant de noter que certaines municipalités (en particulier aux USA) subventionnent des services de mobilité VTC pour assurer la desserte de banlieues peu denses vers les gares de concentration des modes de transports de masse. Le passage à des véhicules autonomes, en abaissant radicalement le coût d'exploitation de ce type de services, constituera une opportunité à fort potentiel à terme, à condition de bien veiller à la régulation de ce nouveau mode, pour maîtriser les enjeux de sécurité, et pour éviter les effets néfastes de congestion urbaine que sa prolifération incontrôlée pourrait susciter.

Finalement, insistons sur l'importance déterminante de l'action des pouvoirs publics pour amorcer et soutenir ces changements essentiels à l'adoption et au déploiement de comportements individuels plus sobres.

- Au niveau du financement des infrastructures, car, si la sobriété se traduit, à terme, par des économies individuelles et un impact collectif majeur, elle nécessite, en amont, des investissements importants à court terme.
- Au niveau des incitations suffisantes, du côté de la demande, pour déclencher et soutenir les comportements plus sobres et dissuader ceux qui ne le sont pas. L'expérience montre que développer l'offre de transports collectifs aura des effets très limités si on n'agit pas aussi pour rendre moins attractifs les modes concurrents, soit par les prix soit par la régulation quantitative du trafic. Jusqu'ici, l'action a surtout porté sur le trafic (réductions de circulation en ville, normes

techniques pour lutter contre la pollution), et l'action par les prix, taxes et subventions, n'a joué qu'un rôle limité, sauf pour quelques grandes agglomérations européennes qui ont instauré des péages urbains. Mais la baisse du produit des taxes sur les carburants (liée à la décarbonation des motorisations) peut conduire à mettre à l'agenda une réforme de la fiscalité des transports qui viserait à réduire l'écart considérable actuel entre les taxes et les coûts sociaux.

⁴ Différentes formules de services de covoiturage existent, qui visent à faciliter la coordination conducteurspassagers et augmenter la densité des flux de manière à réduire l'attente des usagers du service. eCov par exemple crée sur des trajets très empruntés des « lignes », sur le modèle des lignes de bus, avec des « arrêts » où des personnes peuvent se faire prendre en charge par des particuliers disposant de place. Karos et Klaxit quant à eux visent à agréger les demandes de co-voiturage domicile travail en ciblant les lieux d'emploi communs. Tous ces services s'appuient sur des applications qui mettent en relation offre et demande de covoiturage.

- Au niveau de la réduction des inégalités, aujourd'hui majeures en matière de mobilité entre les urbains, les périurbains et les ruraux. La régulation publique doit être cohérente sur le territoire pour une justice sociale en matière d'incitations et de taxes qui prend effectivement en compte la réalité des différentes populations - urbaine et périurbaine -. Il y a en effet des situations dans lesquelles l'absence d'alternative impose les usages.