

## ENVIRONNEMENT

# Mobilité : tout ce qui va changer d'ici 2030

Par Anne ALLARY

*Le Centre d'Analyse Stratégique (CAS) avait été missionné, en février 2009, pour mener une réflexion sur l'apparition de nouvelles mobilités au service du développement durable et sur les conditions de leur émergence. Ce rapport, qui vient d'être rendu public, propose un certain nombre de recommandations en se projetant dans un horizon de 20 ans. Suivez-nous, c'est déjà demain !*

Comment nous déplacerons-nous en 2030 ? Une certitude : le système automobile hérité du 20<sup>e</sup> siècle doit être repensé. Les pays développés ont construit un modèle essentiellement fondé sur l'automobile. D'après les chiffres du CERTU (Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques), si on excepte Paris, la voiture est utilisée quotidiennement, de 50% à 70% dans les agglomérations denses, de 75% à 85% dans les petites et moyennes villes et à 90% dans les zones peu peuplées. Or elle utilise essentiellement du pétrole, une énergie coûteuse, polluante et dont l'approvisionnement à moyen terme apparaît menacé. À titre de comparaison, la voiture émet deux à trois fois plus de CO<sub>2</sub> par kilomètre/voyageur parcouru que la plupart des autres modes de transport motorisés. Son usage est donc devenu incompatible avec les objectifs européens de réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'efficacité énergétique.

Le système automobile a également généré « une spirale de dépendance » pouvant entraîner l'exclusion des catégories de populations qui n'y ont pas accès. Ce phénomène apparaît surtout sensible dans des parties du territoire dépourvues d'offre de modes de transports alternatifs. L'augmentation prévisible du prix du pétrole, additionnée à l'instauration d'une taxe

carbone envisagée pour lutter contre le réchauffement climatique, viendront accroître l'exclusion des plus démunis.

Le rapport du CAS préconise donc un modèle totalement repensé de mobilité, tant pour des raisons environnementales que sociales et économiques. Pour cela, il a exploré cinq pistes.

**1. Organiser** le dialogue entre les constructeurs et les collectivités territoriales. Le but, ici, est de ne plus laisser les constructeurs orienter, seuls, les choix des futurs consommateurs mais de les associer aux nouveaux modes de transport afin qu'ils contribuent efficacement à développer les véhicules du futur. Mais, justement quels seront ces modèles du futur ? Dans un précédent rapport (1), le CAS avait déjà examiné les différentes possibilités pour conclure que « le véhicule hybride rechargeable, qui cumule les avantages thermiques et électriques, sans en avoir les inconvénients les plus importants, a toutes les chances d'être le véhicule d'avenir ». Le rapport 2010, lui, admet que le véhicule électrique est encore en phase de développement, notamment parce qu'il implique l'installation, par les collectivités, d'infrastructures de recharge sur l'espace public qui sont loin d'être présentes aujourd'hui. Il apparaît nécessaire que les constructeurs, qui orientent leur recherche vers la conception de véhicules « décarbonés », améliorent les performances d'autonomie des véhicules hybrides ou électriques et assurent une information du public suffisante sur ces performances afin de rendre l'offre attractive.

**2. Transférer** aux autorités organisatrices de transports les compétences nécessaires au développement de nouvelles mobilités, tels que les services d'auto-partage, de mise à disposition de vélos ou de voitures en libre-service, de covoiturage. Avec l'objectif d'orienter les choix de mobilité des citoyens vers une alternative à la voiture personnelle et d'apporter des solutions aux populations qui n'ont pas accès à l'automobile.

**3. Favoriser** les initiatives des collectivités qui expérimentent de nouveaux modes de partage de l'espace public entre les vélos motorisés ou non, les transports publics et les voitures. Aujourd'hui, dans les agglomérations françaises les deux tiers de la voirie environ sont affectés à la circulation et au stationnement des voitures particulières. Les deux-roues, les transports publics et les piétons se partagent le reste. Cette répartition devrait être remise en cause

dès lors que d'autres offres de transport seront offertes. Selon le rapport un objectif de 10% de part des déplacements en vélo pourrait être atteint, voire 20% avec des politiques volontaristes.

**4. Faciliter** l'arrivée de nouveaux opérateurs. La nouvelle mobilité devra faire appel aux opérateurs privés pour proposer des services alternatifs à la propriété individuelle de voitures. Ces opérateurs proposeraient aussi bien des locations de petits véhicules électriques ou hybrides rechargeables, des services d'auto-partage (véhicule mis à disposition de plusieurs utilisateurs successifs) ou d'organisation de covoiturage.

5. Intégrer la mobilité dans la société numérique. Les télé-services devront se développer pour permettre aux usagers de bénéficier d'une information fiable, interconnectée et accessible à tout moment. En effet, pour décourager les ménages d'utiliser leur voiture individuelle et donc d'opter pour les nouveaux services, encore faut-il que ceux-ci puissent répondre sur la durée à tous leurs besoins de déplacement.

Le rapport préconise par ailleurs que l'Etat encourage toutes les pratiques susceptibles de réduire les déplacements : télétravail, organisation des livraisons, développement des services intermodaux (utilisation de différents modes de transport).

Comme on le voit le CAS remet totalement en cause le système automobile. Il faut « penser la mobilité autrement » concluent les rapporteurs (2). Cela implique une véritable révolution. La voiture est une habitude dont nous auront certainement bien du mal à nous défaire. Toutefois, les recommandations données dans ce rapport ouvrent des voies concrètes, certaines sont d'ailleurs déjà en cours d'expérimentation dans des collectivités, avec des résultats très positifs. C'est un début.

(1) Rapport du CAS, septembre 2008, « Véhicule 2030 »

(2) Mission présidée par Olivier Paul-Dubois-Taine, rapporteurs : Christine Raynard et Pierre-Henry Suet, coordinateur : Dominique Auverlot