

## Mobilité: changer d'époque?

Yves Crozet

► **To cite this version:**

Yves Crozet. Mobilité: changer d'époque?. revue Urbanisme, Publications d'architecture et d'urbanisme, 2016, Bordeaux. Les nouveaux espaces de la mobilité métropolitaine, pp.55. <halshs-01477560>

**HAL Id: halshs-01477560**

**<https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01477560>**

Submitted on 15 Dec 2017

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

# Mobilité : changer d'époque ?

Le changement d'époque n'est pas celui que l'on croit. L'opportunité de nouvelles mobilités routières se fait jour, mais sous de fortes contraintes.

L'idée que nous changeons d'époque a été beaucoup développée à la fin de l'année 2015 lors de la COP21. La notion de transition écologique et énergétique s'inscrit dans la même logique, en rappelant les contraintes liées à un « monde fini ». La mobilité est interpellée dans la mesure où elle est à l'origine d'émissions de gaz à effet de serre et des diverses nuisances que constituent l'insécurité, la pollution de l'air, le bruit, etc. Ces défis sont connus depuis longtemps. Ils étaient déjà abordés en 1982 dans la LOTI<sup>1</sup>, en 1996 dans la loi LAURE<sup>2</sup> ou en 2000 dans la loi SRU<sup>3</sup> qui ont, entre autres, instauré les plans de déplacements urbains (PDU). Qu'y a-t-il de nouveau depuis, en quoi serait-on en train de changer d'époque ?

Le principal changement peut se résumer à un constat : l'obsolescence accélérée de l'idée de report modal. Le Grenelle de l'environnement était très ambitieux sur ce point, mais plus en continuité qu'en rupture avec l'arsenal législatif précédent. Si rupture il y a, elle est venue des faits qui sont venus démentir les scénarios de mobilité durable fondés sur le report modal. En voici quelques exemples :

- De 2000 à 2015, le trafic de fret ferroviaire a chuté en France de 45 % alors que l'on attendait + 80 % ! La part du marché cumulée du fluvial et du ferroviaire a baissé de 23 à 13 % au profit de la route.
- Depuis 2008, le trafic TGV n'augmente pratiquement plus alors que le trafic aérien progresse de plus de 3 % par an. Dans le même temps, la dette du système ferroviaire a explosé et les mirages du SNT<sup>4</sup> (4 000 km de nouvelles LGV !) ont été dégonflés par la Commission mobilité 21. Après une nette progression, le trafic TER est désormais en baisse depuis 2012 et les régions annoncent qu'elles ne pourront financer indéfiniment les lignes les plus déficitaires.

## LE REPORT MODAL EN QUESTION

En quelques années, nous sommes passés du printemps à l'hiver ferroviaire. La libéralisation du transport par autocar renforce ce constat.

- Dans les zones urbaines, les transports en commun se sont développés. Mais l'automobile reste le mode archi-dominant dans les périphéries, où se fait l'essentiel de la croissance urbaine. L'objectif 2020 du Grenelle de l'environnement pour la longueur de lignes TCSP est d'ores et déjà atteint en province, mais cela ne change que très localement les parts modales. Il en va de même pour les modes actifs.

Ce n'est donc pas la mobilité qui change, ce sont les perspectives des politiques publiques. Il y a encore quelques années, le maître-mot était le report modal auquel était associée l'idée de villes denses ou compactes. Ces deux ambitions ne se sont réalisées que très localement. Les

centres-villes ressemblent aujourd'hui à ce qui était souhaité mais, dans le reste des agglomérations, l'automobile et la faible densité règnent en maître. Tout s'est passé comme si la ville se comportait comme une pyramide de sable dont la surface s'élargit alors qu'augmente sa hauteur. Plus la part dense de la ville accroît son dynamisme et son attractivité, plus s'étendent les périphéries et plus, finalement, la ville file entre les doigts des politiques publiques. La zone de pertinence des transports en commun restant limitée, notamment du fait de leurs coûts, les politiques publiques ne vont-elles pas devoir se pencher sur l'optimisation de l'usage de la voiture individuelle ?

La question se pose d'autant plus que s'accumulent les innovations que nous procure déjà ou que nous annonçons la digitalisation de la mobilité. Information multimodale en temps réel, nouveaux services de taxi, covoiturage, auto-partage... sont déjà des réalités. L'Internet des objets et sa concrétisation qu'est la voiture connectée, voire la voiture automatique, pourraient aussi changer nos comportements en matière de possession et d'usage de l'automobile. Cette dernière, et la route en général, vont donc se trouver plus encore au cœur des pratiques de mobilité et donc des politiques publiques. Mais ce ne sera pas sous la forme des chimères que l'on nous sert complaisamment en évoquant la disparition des embouteillages et le temps gagné. La réalité sera plus prosaïque.

De nouvelles opportunités de mobilité routière, cela signifie plus de contraintes collectives, notamment sur les vitesses, pour la simple raison que l'automobile consomme beaucoup d'espace public et qu'elle reste un facteur d'insécurité. Il y aura aussi plus de contraintes individuelles car le covoiturage implique des coûts de coordination. Face au relatif désenchantement du transport collectif, les politiques publiques vont devoir en aborder un autre sous la forme de contraintes croissantes sur « l'auto-solisme ». La mobilité urbaine de demain ne sera ni « sans couture » ni à coût nul ! ■ Yves Crozet

- ① Loi d'orientation des transports intérieurs.
- ② Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie.
- ③ Loi solidarité et renouvellement urbains.
- ④ Schéma national des infrastructures de transport.

Par **Yves Crozet**,  
professeur à l'Université  
de Lyon (Laboratoire  
Aménagement Économie  
Transports)

## Bibliographie de l'auteur

- *Hyper-mobilité et politiques publiques : changer d'époque ?*, Economica, 2016.