

FICHE DE LECTURE

Thierry Mallet **“Voyage au cœur de la mobilité”**

Introduction : Une démarche en mouvement

Thierry Mallet, l’auteur de cet ouvrage, a construit sa réflexion autour de deux axes principaux. Dans la première partie, il analyse la situation de la mobilité en France, et la compare avec la situation dans d’autres pays et identifie les grands enjeux.

Dans la seconde partie, il décrit des solutions de mobilité choisies capables de répondre aux enjeux identifiés.

Le récit est nourri par ses nombreuses rencontres avec des voyageurs, des élus, des associations ou des experts.

Cet ouvrage est un voyage dans le monde des mobilités, des plus classiques au plus innovantes. L’objectif est clairement identifié... comment réduire notre dépendance à la voiture individuelle.

PARTIE 1 - Bouger

Chapitre 1 - Mobilité, urbanisme et aménagement des territoires : une histoire commune

La mobilité est une histoire récente, pendant longtemps la règle a été la proximité. On naissait, habitait, travaillait et mourrait dans le même village.

Le besoin de se déplacer grandit au XIX siècle la naissance de l’industrie et aussi des premières grandes métropoles qui va de pair avec celle des machines à vapeur et des premiers services de transports publics (chemin de fer et omnibus).

Puis après 1950, changement de paradigme, c’est la voiture, vue comme un outil de liberté individuelle, qui dessine l’urbanisme et on démonte les réseaux de tram et de trains au profit de de la voiture individuelle (et aussi des réseaux de bus) avec le développement rapide des réseaux routiers, des rocade, des autoroutes – le parc automobile va ainsi passer ainsi de 2,3 millions de voiture en 1950 à plus de 40 millions en 2019. C’est le début d’une deuxième métropolisation qui est périphérique avec des distances parcourues toujours plus grandes et un urbanisme de plus en plus étalé.

À la fin des années 1980, le tram fait son grand retour dans les centres villes ou la place de la voiture est progressivement réduit mais dès que nous éloignons du centre la voiture reste totalement incontournable : le résultat en 2018, la voiture individuelle représente plus de 83% des distances parcourues par les français pour leur déplacements quotidiens et c’est souvent le seul moyen de déplacement disponible dans les zones périphériques et rurales avec toutes les conséquences négatives : embouteillages, pollution, émission de GES et bien entendu le stress. C’est devenu un piège pour une partie croissante de la population.

Chapitre 2 - Les distances et le temps

Les Français passent beaucoup de temps dans les transports.

En moyenne, cela peut représenter près d'une heure par jour et la distance moyenne parcourue est de 40 kilomètres parcourus par jour, ces chiffres sont très similaires dans les différents pays européens et notamment en Allemagne.

En France, la voiture reste le moyen le plus utilisé pour se rendre au travail avec une distance moyenne parcourue de 34 kilomètres pour les trajets domicile – travail qui a eux seuls représentent plus de la moitié des distances parcourues.

Les transports urbains sont plutôt plébiscités dans les grandes villes et la raison principale pour laquelle les Français les choisissent est leur côté pratique (47%), le prix réduit des transports vient loin derrière (12%)

Un autre facteur qui limite l'usage des transports publics est le sentiment d'insécurité que peuvent ressentir les passagers à certaines heures ou dans certaines zones. Ce sentiment a été renforcé avec la crise de la Covid avec la crainte de la contamination qui a fait fortement baisser la fréquentation.

Les grandes distances à parcourir notamment pour les populations qui vivent dans les zones périphériques (deuxième couronne) ou il existe peu d'offre de transport est un facteur d'exclusion et le coût de la voiture individuelle pèse souvent lourdement sur le budget des familles modestes. Il existe une forte demande aujourd'hui de transport non satisfait en périphérie des grandes villes et c'est souvent un enjeu de pouvoir d'achat.

Chapitre 3 - La lutte contre le changement climatique, une course de fond

La mobilité est un moyen et non une fin. Et la voiture reste le moyen le plus utilisé pour se déplacer. En France, la voiture représente 80% des parts modales de déplacement, loin devant les transports collectifs, le vélo ou la marche !

La mobilité peut être un frein à l'emploi : 86 % des Français éprouvent des difficultés à se déplacer au quotidien et les considèrent comme une entrave à une prise de poste ou à une entrée en formation. Près d'un quart (23 %) affirment avoir déjà renoncé à un travail ou à une formation parce qu'ils ne pouvaient pas s'y rendre. L'absence d'offre de transports collectifs de qualité en ville conduit à l'utilisation de moyens de transports polluants. Les déplacements quotidiens représentent plus de 70 % des émissions des voitures individuelles, soit près de 11 % des émissions nationales. (Les émissions de la voiture se répartissent comme suit : longue distance : 30%, aires urbaines y compris en périphérie des grandes villes : 60% et 10% pour les zones rurales).

La mobilité est plus que jamais en première ligne pour répondre à l'urgence climatique.

Inciter ou plutôt permettre aux français de se passer de leur voiture passe par une augmentation de l'offre notamment en ville. C'est à la fois un enjeu écologique mais aussi un enjeu de cohésion sociale et de pouvoir d'achat.

Pouvoir se passer de sa voiture et utiliser des solutions partagées, c'est le vrai gain de pouvoir d'achat. Ce n'est pas la gratuité qui fera venir les Français dans les transports mais la qualité de l'offre.

La concurrence avec sa capacité à faire baisser les coûts et à pouvoir augmenter l'offre à budget constant à l'image de ce qui s'est passé dans le ferroviaire en Allemagne est une piste à considérer pour pouvoir augmenter l'offre à budget constant.

Chapitre 4 - Solutions pour la planète (et pour tous)

Pour sauver la planète, il faut repenser la place de la voiture dans nos mobilités sans la supprimer ce qui serait irréaliste. L'auteur propose de se fixer comme objectif de réduire la part de la voiture à moins de 60% en 2040, en doublant la part des transports partagés pour qu'ils atteignent 40% (contre 17% actuellement).

Il décrit ensuite un série solutions choisies qui seront développées dans la deuxième partie du livre et sont capables de répondre aux enjeux de la desserte des zones périphériques et rurales. La voiture n'est clairement pas exclue de la mobilité à venir, l'idée est d'en limiter son usage ; la voiture électrique ne peut être la solution mais elle fera partie de la réponse à apporter.

Parmi les solutions proposées à destination des villes et des zones rurales, il évoque :

- Le co-voiturage qui est une piste intéressante très développée aux USA,
- Les restrictions de circulation et les risques de créer des fractures en l'absence d'alternative à la voiture,
- Les parkings relais et les cars express qui sont très efficaces pour desservir les villes et sont un bon complément voire une alternative aux trains régionaux,
- Les bus solidaires (buurtbus) qui est une solution originale développée aux Pays-Bas pour les zones rurales,
- Le transport à la demande qui se développe rapidement sur les zones peu denses,
- Le vélo et notamment le vélo assistance électrique qui sa place à la fois en urbain et pour le premier et dernier kilomètre en complément des transports publics classiques
- Et le rôle que doivent jouer les entreprises compte tenu du poids des trajets-domicile travail.

PARTIE 2 – Voyage au Cœur des solutions

Chapitre 5 - Le tramway de Nantes : de l'omnibus au busway

Depuis 1825, et la création de l'omnibus, Nantes a été une terre fertile en innovations dans le domaine des transports. Elle a mis au point la première ligne de tramway utilisant un système à air comprimé à la place des chevaux ou de la vapeur.

A l'image de nombreuses villes françaises le réseau de tramway partiellement détruit pendant la deuxième guerre mondiale est ensuite abandonné au profit des bus.

C'est Nantes qui relance en premier dès la fin des années 1970 l'idée du tramway moderne qui sera inauguré en 1984 et qui dépasse largement en couverture l'ancien tramway. C'est aussi Nantes qui avec le bus way lance les premiers bus électriques bi-articulés de 24 mètres avec la modernisation du réseau bus way qui préfigure les réseaux de bus express électrique du futur qui font jeu égal avec le tramway.

Chapitre 6 - Le renouveau du train en Allemagne

Chez nos voisins européens, dès la fin de la seconde guerre mondiale, l'Allemagne a misé sur le "tout voiture" avant d'opter à la fin des années 1980 pour un renouveau du train. En 1994, le gouvernement fédéral a lancé sa grande réforme de décentralisation et de libéralisation. Dans ce cadre-là, il n'a pas hésité à rénover 900 kilomètres de réseau de petites lignes afin notamment

de désenclaver les petits villages et 1300 km sont ont été identifié dans le cadre de la politique de réduction des émissions carbone.

Cette relance et l'ouverture à la concurrence a permis une croissance remarquable à la fois de l'offre ferroviaire régionale qui est trois fois plus importante en Allemagne qu'en France et du nombre de passagers avec des coûts réduits pour les collectivités allemandes.

Chapitre 7 - le réseau de Bogota : 20 ans de Transmilenio

Pour transporter ses 8 millions d'habitants (et 11 millions avec la banlieue), Bogota, la capitale colombienne a fait un choix à la fois original et ambitieux avec le Transmilenio qui est un réseau de bus express qui fait jeu égal avec les réseaux de métros avec des véhicules dont les plus grands sont des bus bi-articulés de 27 mètres qui circulent sur un réseau de voies dédiées d'une longueur totale de 114km qui couvre toute la ville et permet une vitesse commerciale de 27km/h.

Transmilenio transporte tous les jours plus de 2,5 millions de passagers soit autant que les RER A et B en Ile de France.

Bogota à continuer à innover notamment avec des transports par câble qui permettent de désenclaver des quartiers pauvres très difficiles d'accès en raison de la topographie et d'une voirie déficiente et permet de connecter ces zones directement au réseau Transmilenio.

Chapitre 8 - Parkings relais et Cars Express : la preuve par l'exemple

Le couple parking-relais / car express est un moyen très simple et très efficace pour desservir les villes des grands centres urbains. Cela permet de récréer de la densité en périphérie des grandes villes et de développer des lignes à haut niveau de service (avec des fréquences allant jusqu'à 5 minutes) pour desservir des gares qui sont des points d'entrée dans le réseau central de transport publics.

Il existe des exemples remarquables en France comme la ligne Briis sous Forge / Gare de Massy ou encore Creon / Bordeaux mais le système le plus abouti est celui qui dessert la capitale espagnole avec des voies dédiés pour les cars et le co-voiturage sur toutes les grandes autoroutes qui rentrent dans Madrid. Ces solutions en plus de effets environnementaux (réduction de la congestion et de la pollution) permettent à leurs utilisateurs d'accroître significativement le pouvoir d'achat – le gain estimé pour les lignes françaises est entre 200 et 270 euros par mois.

Chapitre 9 - Transports à la demande : d'Uber aux nouvelles offres

Les services de transport à la demande (TAD) ont été transformé par l'arrivée des applications qui ont permis de passer d'un système de réservation à l'avance souvent contraignant à une gestion en temps réel.

Ce sont des services bien adaptés pour des zones peu denses et l'auteur décrit deux cas concrets celui de la desserte de la zone portuaire du Havre et celui des services de nuit de la ville du Havre qui montrent l'intérêt de ce type de solution.

Chapitre 10 – Vélos, le phénomène qui monte

Pour réduire la place de la voiture dans les villes, les municipalités encouragent fortement le développement des déplacements à vélo. Ils peuvent jouer un rôle important pour les trajets courts et leur utilisation, déjà en forte croissance, a accéléré avec la crise Covid et le

développement des Coronapistes. Le développement du vélo est très directement lié à l'existence de voies dédiées qui sécurisent son utilisation et aussi de places de stationnement sécurisés. Le vélo à assistance électrique (VAE) va permettre d'étendre les distances parcourues.

Le vélo doit aussi être une solution pour le premier et le dernier kilomètre en complément des transports publics et cela suppose soit de disposer de plate-forme d'échange multimodale avec des emplacements vélos sécurisés.

La location longue durée de VAE qui se développe rapidement en France est un excellent moyen pour permettre aux utilisateurs de tester ce mode dans leurs déplacements quotidiens avant de passer à l'achat. L'utilisation

Chapitre 11 - Buurtbus : l'option associative

Les bus de quartier "buurtbus" ont vu le jour aux Pays-Bas.

Plus petit qu'un bus, ce véhicule qui est conduit par des volontaires permet d'aller chercher des passagers dans des zones non desservies par des transports classiques. Apparus dans les années 70 au Pays-Bas, le pays compte désormais 250 lignes.

Le buurtbus est un maillon de l'économie solidaire qui répond à un besoin de désenclavement. En Gironde, la communauté d'agglomération du libournais - qui compte 45 communes - a inauguré en juin 2021 son premier buurtbus.

Chapitre 12 – Un écosystème de mobilité : l'exemple de Moovizy

Les plateformes de mobilité qui regroupent au sein d'une même application toutes les offres de mobilité (transports publics, train, stationnement, vélo ou voitures en libre-service et même les taxis) commencent à se développer notamment sous l'impulsion des collectivités locales.

Un bon exemple est celui de la métropole de Saint-Etienne, composée de 53 communes, a opté pour l'application Moovizy, qui réunit les différentes solutions de déplacement possibles dans la métropole et qui permet en plus de l'information en temps réel de réserver et de payer chaque service directement via l'application. La collectivité qui porte le projet est garante de la sécurité des données et aussi de l'accès de l'ensemble des opérateurs présents sur son territoire.

16000 comptes clients ont été ouverts en un peu plus de six mois. 75000 téléchargements de l'application ont été effectués.

Chapitre 13 – Les bus et les cars de demain : électricité ou hydrogène ?

Les transports publics qui déjà réduisent naturellement les émissions et la pollution en regroupant les passagers deviennent eux même de plus en plus verts.

On voit de plus en plus de bus électriques notamment dans les réseaux urbains alors qu'ils étaient presque inexistantes il y a cinq et des progrès considérables ont fait en matière d'autonomie et de coût. Le coût des bus électriques se rapproche rapidement du coût des véhicules thermiques sur le cycle de vie complet du véhicule.

On voit également arriver les premiers bus et cars à hydrogène qui permettent une recharge rapide et une grande autonomie qui sont les points critiques des solutions utilisant des batteries. C'est une solution prometteuse mais qui n'est pas encore aussi éprouvée que les véhicules à batteries et dont les coûts restent trop élevés pour des déploiements à grande échelle ; il est toutefois indispensable de poursuivre les expérimentations et les projets pilotes.

Réussir la transition énergétique implique de garder une approche “multi-energies” associant, les véhicules électriques à batteries, les véhicules roulant au biogaz pour autant que le biogaz soit bien renouvelable et les véhicules à hydrogène.

CONCLUSION

2030, c'est dans huit ans, c'est demain, et c'est l'horizon fixé par la Commission européenne pour son plan de marche pour le climat, « Fit for 55 », « Paré pour 55 ». Un plan qui engage l'Europe à réduire considérablement ses émissions de gaz à effet de serre, étape clé avant d'atteindre la neutralité carbone en 2050.

Alors, relever le défi posé par « Fit for 55 » ne nous laisse pas le choix : dans les huit années à venir, en plus du développement des véhicules individuels électriques, il nous faudra avoir réduit l'usage de la voiture individuelle tel que nous le connaissons aujourd'hui. Cela implique de voyager davantage en transports en commun, en covoiturage ou à vélo.

Cet objectif répond aussi aux enjeux de cohésion sociale et territoriale ainsi qu'à la volonté d'assurer un développement harmonieux et durable de nos territoires, et c'est une bonne nouvelle

Pour relever ce défi, l'auteur formule trois recommandations clés :

- travailler à la bonne échelle : l'organisation de la mobilité et de l'offre de transports en commun ou partagés doit être pensée à l'échelle du bassin de vie, même quand son rayon dépasse 50 kilomètres. En France, la loi LOM a créé le cadre qui permet de le faire ;
- provoquer un choc d'offres de qualité qui soient une véritable alternative à la voiture. La priorité doit être donnée aux zones périphériques et aux zones blanches, mal desservies ;
- mobiliser toutes les initiatives et les bonnes idées pour multiplier les propositions de services. Il faut faire appel au public, au privé, aux start-up, au monde associatif et aux citoyens, tous susceptibles de contribuer à cette transformation. Il ne faut pas avoir peur de se lancer, d'essayer, de changer pour enfin réussir.

Parallèlement, il pense indispensable, pour aller plus loin, de mener une réflexion plus globale autour d'un urbanisme maîtrisé, adapté à la fois aux enjeux du changement climatique et aux attentes de nos concitoyens en termes de qualité de vie et de cohésion sociale.