

Infrastructures & Mobilité

N° 155 - FÉVRIER 2016

La revue des politiques durables de transport



Modes actifs: un vrai potentiel, sous conditions



Dominique Lebrun
coordonateur interministériel pour le développement de l'usage du vélo
« Le VLS est un outil cher, pas forcément le plus adapté dans les villes de taille moyenne »



Pierre Serne
président du Club des villes et territoires cyclables
« Le vélo a gagné la bataille de l'image et les élus en sont bien conscients »



Barbara Dalibard
directrice générale voyageurs, SNCF Mobilités
« Les usagers du métro et du train font en moyenne 1 000 pas de plus chaque jour que les automobilistes »



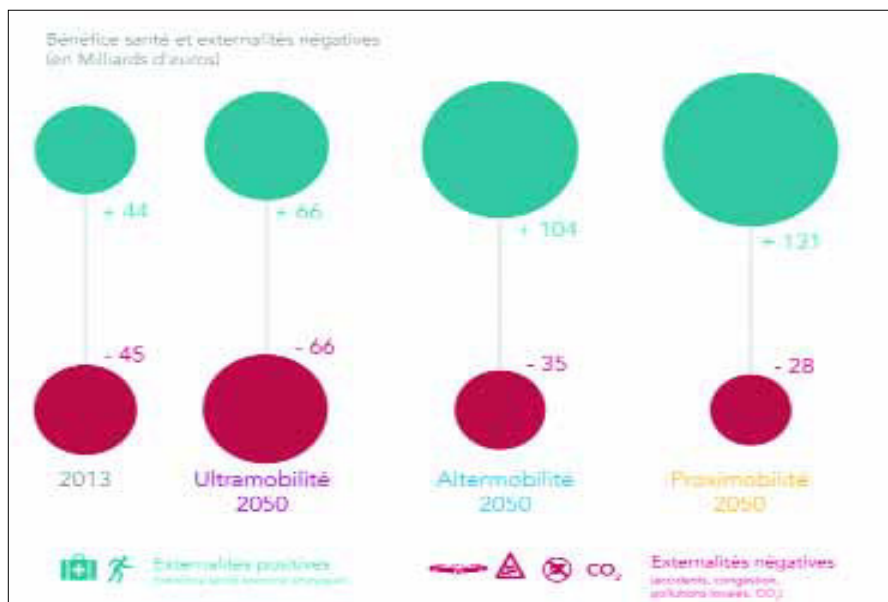
Thierry Guimbaud
directeur des services de transport, DGITM
« Le cabotage est emblématique de tout le dysfonctionnement du secteur et ses effets sont dévastateurs, notamment sur l'économie et l'emploi en France »

De l' « ultramobilité » à la « proximobilité » : le rôle des modes actifs

« Vers une mobilité sobre en CO₂ : une opportunité pour vivre mieux », une étude⁽¹⁾ réalisée en 2015 pour le compte de la SNCF envisage les évolutions possibles de la mobilité des personnes en France à l'horizon 2050 et leurs impacts environnementaux. Issue des regards croisés de sociologues, économistes, ingénieurs transport⁽²⁾, elle intègre les résultats d'une enquête menée par l'IFOP auprès d'un échantillon national représentatif de 1 800 personnes de 15 ans et plus. En accentuant de manière différenciée les tendances de la mobilité observées actuellement, et en formulant les mêmes hypothèses démographiques, économiques et technologiques, l'étude distingue trois grands futurs possibles : « ultramobilité », « altermobilité » et « proximobilité ».

Ultramobilité : toujours plus vite, toujours plus loin

Ce scénario repose sur l'accentuation d'ici 2050 des tendances actuelles favorisant la grande mobilité, telles que l'éloignement croissant du domicile par rapport aux activités, avec des choix résidentiels axés sur l'aspiration au calme et à la tranquillité⁽³⁾, des emplois plus éloignés du domicile dans un contexte d'accès difficile au travail et à l'immobilier. Il repose également sur la va-



(© Extrait de l'étude « Vers une mobilité sobre en CO₂ : une opportunité pour vivre mieux »).

lorisation de la mobilité notamment l'aspiration à voyager plus loin et plus souvent. Le télétravail et la consommation en ligne ne compensent qu'en partie l'augmentation des distances parcourues. L'attractivité de la voiture demeure forte et la possession individuelle reste la norme. La part des modes actifs n'augmente que légèrement par rapport à la situation actuelle.

Altermobilité, se déplacer autrement

Ce deuxième scénario prend lui aussi en compte l'accentuation de la tendance à la

grande mobilité, mais en intégrant le développement d'ici 2050 d'un système d'offre de mobilités alternatives à la voiture solo relativement complet. Ce scénario s'appuie entre autres sur une très bonne prédisposition des Français aux modes actifs⁽⁴⁾. Il suppose que la circulation dans les villes, villages et espaces périurbains a été repensée pour assurer la sécurité, la rapidité et l'agrément de la marche et du vélo. En complément, dans une logique d'intermodalité et de multimodalité, les transports collectifs poursuivent leur essor. L'amélioration des alternatives réduit la dépendance à la voiture et favorise l'autopartage, libérant de l'espace public, dans un cercle vertueux favorable aux modes actifs et aux transports en commun. Le « système altermobile » que constituent ensemble la marche et ses dérivés, le vélo, les transports en commun locaux, le train, l'autocar et les voitures partagées, est mis en œuvre avec des correspondances rapides, le billet unique, l'information sur le trajet complet immédiatement disponible.

Proximobilité : la qualité de vie de la proximité

Le troisième scénario suppose qu'en 2050 soit établi un « système altermobile » sur une bonne partie de la France, mais aussi que les logiques de déploiement urbain et de choix résidentiel aient évolué sous l'im-



Une cohabitation voitures/vélos parfois périlleuse (© Cycling).

3 questions à Barbara Dalibard, directrice générale voyageurs, SNCF Mobilités

© Antoine Droyen



Aucun des trois scénarios décrits ne prend en compte un développement de l'électromobilité. Cet objectif est pourtant clairement affirmé dans les politiques publiques actuelles. Il en va de même pour les véhicules autonomes, dont l'émergence réelle est attendue dans une vingtaine d'années, avec des avantages en termes de sécurité et de congestion. Que représentent ces perspectives pour vous ?

Pour bâtir nos scénarios, nous sommes partis des signaux faibles des tendances de mobilité, que les sociologues perçoivent déjà ou qui sont déjà en action dans des pays, notamment nordiques. Nous avons ainsi dessiné des répartitions modales entre les différents types de transport et l'électromobilité, en intégrant les véhicules autonomes.

Plus globalement, l'électromobilité est une formidable opportunité pour les modes partagés et pour le dernier km. Et nous savons que si le véhicule de demain est autonome, l'information en temps réel et le titre de transport unique sont des leviers pour amener à plus de mobilité partagée. C'est pourquoi nous travaillons sur ces technologies dans l'exploitation des transports mais aussi dans les services aux clients. Nous sommes tous convaincus que le NFC va simplifier les modes partagés et c'est une bonne chose !

Le gain estimé de 100 Md€ par an entre les scénarios 1 et 3 n'est-il pas un peu biaisé par le fait que le chemin vers le scénario Altermobilité est déjà entamé, en France et dans d'autres pays ? La prise de conscience des conséquences du changement climatique n'a-t-elle pas commencé ?

La prise de conscience des Français est certainement supérieure à celle de citoyens d'autres pays, et la COP 21 y a contribué. Mais entre comprendre et changer de comportement, il y a un pas important à franchir. Pour faciliter cette mise en mouvement, il faut des solutions, des offres de mobilité faciles à utiliser et à un prix acceptable. SNCF a développé une offre de covoiturage pour les trajets de courte distance avec iDVRoom, qui vise prioritairement les trajets domicile-travail. Cette offre complémentaire au train est proposée pour faciliter l'accès aux gares. Le transport de proximité est un vrai levier si l'on veut agir sur le CO₂.

« Les usagers du métro et du train font en moyenne 1 000 pas de plus chaque jour que les automobilistes »

Dans le covoiturage, c'est bien la courte distance qui porte le plus d'enjeux. La mobilité courte distance représente 60% de la mobilité, avec 85% de parts de marché pour la voiture. Pour couvrir tous les territoires, notamment ceux où l'offre de mobilité partagée est moins importante, nous sommes entrés au capital de OuiCar qui propose la location entre particuliers. Partour sur le territoire, nous voulons contribuer à l'émergence de nouvelles pratiques de mobilité à l'empreinte environnementale plus faible.

Quelles seraient les parts de marché respectives des différents modes dans les trois scénarios, et en particulier dans le scénario Proximobilité ? Quelles sont celles déjà atteintes chez nos voisins les plus avancés dans ce domaine ? Quels efforts financiers et organisationnels faut-il faire en faveur des modes collectifs ?

Le scénario qui atteint le facteur 4, Proximobilité, a deux caractéristiques structurantes. La première s'inspire des travaux de Hartmut Rosa sur l'accroissement du rythme de vie qui ne serait pas tenable. La qualité de vie serait alors associée à un environnement local qui offre plus d'aménités. Second postulat : une disponibilité des modes alternatifs à « l'autosolisme ».

Pour que ce modèle alternatif, qui favorise l'usage et le partage plutôt que la possession, adienne, l'offre doit exister partout et être accessible simplement. A SNCF, nous y croyons depuis plusieurs années

Dans le scénario Proximobilité, les modes actifs, que sont notamment la marche et le vélo, prennent toute leur place pour un bénéfice santé que l'OMS souligne depuis de nombreuses années. Récemment, nous nous sommes associés à Withings pour une étude sur la marche, dont la conclusion souligne que les usagers du métro et du train font en moyenne

1 000 pas de plus chaque jour que les automobilistes. Pour que ce scénario, meilleur pour l'environnement et pour la santé, se réalise, tous les acteurs doivent y contribuer : les entreprises en étalant les horaires de début et de fin de journée de travail, les collectivités locales en rééquilibrant la voirie vers les modes actifs et partagés, les pouvoirs publics en favorisant la densification de certains territoires ruraux ou, en périphérie, des villes plus favorables à l'émergence des modes partagés.

En 2050, nous pourrions utiliser nos vélos pour nous déplacer comme le font les Danois, marcher deux fois plus et prendre le train comme les Japonais ou les Suisses. Le train passerait ainsi de 10% de part de marché à 15%.

pulsion de l'aspiration à une qualité de vie ancrée dans l'environnement local, conjuguée à une modification du droit foncier et du Code de l'urbanisme. Dans ce scénario, les espaces naturels prennent plus d'importance dans les agglomérations et la vie urbaine est revalorisée, en synergie avec les conséquences de l'évolution du système de transport (moindres congestion, bruit, stress et pollution des villes, espace public libéré). Les espaces périurbains et ruraux sont densifiés intelligemment et avec modération, atteignant des seuils de densité qui permettent l'accueil des commerces et services. Dans ce contexte, les modes de transport actifs et partagés gagnent encore en efficacité, et s'établissent à des niveaux d'utilisation proches de ceux observés aujourd'hui dans les pays européens les plus avancés.

Parmi ces trois scénarios, seul celui de la proximobilité permet d'atteindre l'objectif gouvernemental de réduction par quatre des émissions de gaz à effet de serre d'ici

2050 par rapport à la référence 1990. Le scénario altermobilité s'en rapproche alors que le scénario ultramobilité en reste très éloigné.

En outre, avec les scénarios altermobilité et proximobilité, la congestion des agglomérations est moindre, l'accidentologie près de deux fois inférieure, et la pollution locale divisée par 3 à 6. Favoriser les modes actifs, seuls et en rabattement vers les modes collectifs, diminue de plus la sédentarité et les pathologies associées. Ainsi, l'effet cumulé d'une baisse des externalités négatives et d'une hausse de l'externalité positive liée à l'exercice physique creuse un écart estimé à plus de 100 Md€ par an en faveur du scénario proximobilité par rapport au scénario ultramobilité, soit plus de 3% du PIB en 2050.

L'action publique et privée en faveur de l'altmobilité et de la proximobilité, outre sa nécessité pour atteindre le facteur 4 en complément de la décarbonation des véhicules, représente donc une opportunité ma-

jeure pour réduire l'accidentologie, améliorer significativement la santé publique et plus généralement la qualité de vie. ■

Aurore Fabre-Landry

(1) <http://www.sncf.com/fr/presse/fil-information/etude-facteur4/159951>

(2) Vincent Kaufmann et Emmanuel Ravalet (EPFL/ LaSUR), Jean-Marie Beauvais (Trans-Missions), Sophie Garrigou (ADEME), Bruno Monjaret (Kisio Analysis), Ghislain Delabie (OuiShare), Aurore Fabre-Landry (consultante en mobilité décarbonée, coordinatrice de l'étude).

(3) Cité par 83% des personnes interrogées, « être dans un environnement calme et tranquille » est de loin le 1^{er} critère de choix du lieu de résidence.

(4) Plus de 80% des personnes interrogées se déclarent utilisateurs convaincus du vélo ou le pratiqueraient si les conditions d'utilisation étaient améliorées, et ce sans distinction de genre, de niveau d'étude, d'âge ou de localisation résidentielle.