

28/02/09

Article pour la Revue Passages N° 159, juin 2009

## **Les enjeux de la mobilité durable face à la métropolisation dans le contexte Nord-Sud**

Xavier Godard

Le développement urbain continue à se manifester à l'échelle mondiale, et sa nature évolue vers la métropolisation elle-même inscrite dans la globalisation. Les systèmes de transport et de communication ont grandement contribué à ces évolutions en cours. A l'échelle locale des villes, où vit maintenant plus de 50% de la population mondiale, la mobilité urbaine est un enjeu majeur du développement : la mobilité est la manifestation des échanges sociaux et une nécessité pour accéder aux emplois et services concentrés dans la ville. Elle est une condition de sortie de pauvreté, en permettant d'accéder effectivement aux emplois et services et biens essentiels (école, santé, nourriture...). Pour les classes sociales plus aisées elle est souvent considérée comme un facteur contribuant au bien-être, même si on trouve des contre-exemples dans les longs trajets domicile-travail imposés. Elle est enfin considérée comme un droit par certains analystes au-delà du droit au transport inscrit dans la loi (LOTI) en France, approche qui reste minoritaire à l'échelle mondiale.

A l'inverse certaines composantes de la mobilité sont en contradiction avec le développement durable. Chacun en connaît les externalités négatives induites par les modes de transport mobilisés pour assurer cette mobilité : pollution locale de l'air, parfois très élevée et fortement nuisible à la santé ; consommation d'énergie essentiellement pétrolière, émissions de gaz à effet de serre (GES). La mobilité durable serait-elle la non mobilité ? Il n'en n'est rien si on veut bien considérer que la durabilité ne se résume pas à l'environnement et que la mobilité est nécessaire au développement économique et aux échanges sociaux.

### **La place de l'automobile et des transports collectifs**

L'équilibre entre les modes de transport utilisés pour la mobilité est l'une des clefs de la durabilité. C'est ainsi que dans le cas français la politique mise en œuvre dans les Plans de Déplacements Urbains (PDU) consolidés par la loi SRU (2000) vise à réduire l'usage de l'automobile au profit des modes doux. Une politique parfois coûteuse a été appliquée avec un résultat assez maigre il faut l'avouer : la part modale des transports collectifs demeure faible dans les agglomérations françaises malgré les moyens financiers ouverts par le Versement Transport (taxe auprès des entreprises) depuis plusieurs décennies : de l'ordre de 7% des déplacements contre 61% pour la voiture pour l'ensemble des villes françaises, 15% à Lyon (contre 48%), 9% à Lille (contre 56%)...

Certes on a enregistré ces dernières années un fléchissement des tendances, la progression de l'usage de l'automobile étant stoppée avec un léger retournement en faveur des modes doux : diminution du taux de déplacements en voiture enregistrée en 2006 à Lille comme à Lyon, cependant compensée par la poursuite de l'allongement des distances, en liaison avec la métropolisation. Les experts s'en félicitent avec raison mais il n'y a pas de quoi en faire une victoire majeure, tant qu'on reste dans ces ordres de grandeur. Le plus ennuyeux est qu'il n'existe pas d'offre alternative suffisante pour absorber un transfert modal massif, quand bien même les citoyens seraient prêts à une rupture radicale de leur comportement.

La question de la place de l'automobile se pose dans toutes les villes du monde, avec une croissance des parcs de véhicules et des taux d'usage de l'automobile. Cette part atteint des proportions importantes, autour de 50%, dans des villes émergentes telles que Tunis ou Sao Paulo. Elle pose la question de la recherche d'un modèle qui serait moins dépendant de l'automobile.

### **Variété des schémas de mobilité, tendances communes à l'étalement urbain**

Les structures de mobilité urbaine enregistrent de fortes disparités selon les régions du monde, de même que les empreintes écologiques exprimées en énergie consommée (pétrole, gaz) ou en émissions de GES : disparités entre villes, disparités au sein de chaque ville. La dépendance automobile croissante va de pair avec l'impasse du modèle de l'étalement urbain qui l'accompagne. Le phénomène d'extension des territoires de l'urbain à travers la métropolisation entraîne des besoins de mobilité non soutenables si ce phénomène n'est pas encadré. Il serait d'ailleurs bon de ne pas opposer mobilités urbaines et rurales en considérant la complémentarité des espaces, mais les conflits d'appropriation de l'espace s'amplifieront avec la pression urbaine qui s'exerce partout dans le monde sur les terres agricoles qui sont fragilisées par notre mode de développement, comme le rappelle Daniel Nahon : encore un argument pour une métropolisation maîtrisée.

L'étalement urbain accompagne la crise du logement en France, en ce sens que de plus en plus de ménages peinent à se loger dans les villes tandis que les prix de l'immobilier ont augmenté fortement, accentuant les arbitrages des ménages en faveur d'un habitat périurbain moins cher mais éloigné des centres d'activité. Cela oblige ces ménages à effectuer des trajets longs pesant sur les modes de vie, et cela leur occasionne des budgets de transport élevés qui deviennent insupportables lorsque les prix des carburants augmentent. Ces usagers sont en effet des « dépendants automobiles » qui n'ont pas d'alternative en transport public sauf exception. Cela a été un changement majeur en France de découvrir que à partir des années 90 les classes de faibles revenus pouvaient être dépendantes de l'automobile alors que dans les années 70 ils constituaient les captifs des transports collectifs. Ce qui est économisé en coût du logement grâce à une localisation en périphérie d'agglomération est reperdu dans le budget de transport. C'est d'ailleurs bien le secteur du logement qui a été à l'origine de la crise financière mondiale, avec la crise initiale des *subprimes* aux USA.

### **La dimension sociale**

Une priorité pour la mobilité durable est d'ordre social : pas d'uniformisation des schémas de mobilité mais réduction des disparités et accessibilité suffisante à la ville pour chacun. Que la mobilité soit accessible pour tous les groupes sociaux, au lieu qu'elle soit de plus en plus restreinte pour ceux qui ne sont pas dans le moule : il faut éviter que les pauvres (faiblesse des ressources mais disposition d'un capital social) ne basculent dans la misère (ni ressources ni réseau de solidarité), selon l'expression de M Ranehma qui reprend d'ailleurs une distinction développée par Thomas d'Aquin après d'autres.

Finalement, comme les disparités sociales ne sont pas près d'être supprimées, on peut au moins faire en sorte que la mobilité soit préservée ou facilitée pour tous, en particulier que la mobilité de courte distance pratiquée à pied par les plus pauvres ne soit pas détruite par le modèle des infrastructures conçues pour assurer les déplacements de plus longue distance des habitants motorisés. Que d'infrastructures routières cassent sans précaution les pratiques de déplacements piétonniers!

### **Les priorités d'action : infrastructures ou organisation ?**

Le modèle automobile doit évoluer de façon plus complémentaire avec les transports collectifs et ceux-ci doivent innover en intégrant les transports artisanaux souples et adaptatifs mais en les tirant vers des exigences de qualité. Un maître mot devrait alors guider ces évolutions : complémentarités des modes de transport, en particulier entre entreprises et artisanat du transport collectif... cela suppose de l'investissement organisationnel à côté des infrastructures.

La solution passe-t-elle par de l'innovation technologique ou de la rupture organisationnelle et des modes de vie ? (le débat sur les biocarburants a montré plus vite que prévu les interdépendances systémiques à l'échelle mondiale entre énergie verte et production alimentaire). Evidemment la réponse conduit à dire : probablement les deux...

Si l'on admet que la mobilité fait partie du développement, il faut certes financer des infrastructures en particulier dans les villes en développement, mais il faut aussi mobiliser beaucoup d'efforts organisationnels, articulant transport et urbanisation. Pour éviter le faux dilemme, ne peut-on exiger que face à chaque investissement d'infrastructure on se demande quelle est l'avancée organisationnelle qui l'accompagne ? Le débat est toujours ouvert sur les options technologiques les plus appropriées de transport de masse : métro, tramway, site propre pour autobus (BRT) ou Bus à Haut Niveau de Service (BHNS). Dans tous les cas l'exigence est bien d'avoir une approche de système intégré, et donc une organisation qui accompagne chaque investissement, ce que les décideurs obnubilés par l'image d'un investissement de prestige pour leur ville ont tendance à négliger.

L'automobile subit de plein fouet en 2008-2009 le rétrécissement du pouvoir d'achat et doit s'adapter vigoureusement à la nouvelle donne du développement durable mais sa crise vient de plus loin. L'automobile n'est pas nécessairement condamnée (elle présente de nombreux atouts) mais elle doit évoluer fortement avec des innovations technologiques (propulsion électrique ou hybride) qui pourraient d'ailleurs concerner à la fois les quatre roues et les deux roues : le développement rapide de la bicyclette électrique en Chine est un signal de ce que pourraient être certaines évolutions, quoi que cela renvoie au débat sur les sources d'énergie primaire pour produire l'électricité.

### **La variable énergétique**

La crise de l'énergie amène à rechercher des systèmes efficaces et peu consommateurs d'énergie : le prix des carburants est une variable d'action essentielle mais qui fonctionne mal prise isolément, notamment en raison de la rigidité des systèmes et de l'insuffisance d'offre de transports collectifs adaptés.

Les niveaux de prix des carburants dans le monde sont étonnamment très contrastés, témoignant selon le cas de politiques de taxation ou de politiques de subvention (relative ou absolue). Pour le Moyen Orient par exemple la Turquie et l'Iran s'opposent totalement : les prix du super sont de 9 et 188 cents \$, soit un rapport de 1 à 21. Plus près en Méditerranée, le contraste est également fort entre l'Algérie et le Maroc, avec des prix à la pompe respectifs de 32 et 122 cents \$, soit un rapport de près de 4 (valeurs novembre 2006, source GTZ).

Le coût élevé du pétrole et par conséquent des carburants à l'été 2008, qui est ensuite retombé drastiquement fin 2008 pose la question majeure de la visibilité des signaux sur le prix des carburants, et donc sur les coûts d'usage de l'automobile. On trouve un consensus relatif parmi les économistes transport pour que le prix des carburants soit augmenté progressivement à travers des formules de taxation à préciser, mais on sait que la question est

de savoir qui s'approprie le différentiel entre coût de production du pétrole (et du carburant pour son raffinage) et prix à la pompe : les Etats producteurs cherchent à augmenter leur rente, mais les Etats consommateurs ont besoin de ces ressources pour financer les programmes alternatifs, notamment l'offre alternative de transport public. Mais l'efficacité de cette source de financement pour développer des moyens alternatifs de transport dépend des élasticités prix et des nouveaux équilibres entre les modes qui en découleraient. Si l'objectif de transfert modal était totalement atteint on tarifierait la source de financement sur laquelle on s'appuierait.

### **Conclusion**

Outre l'offre de transport collectif dont on cherche le bon modèle fait d'une combinaison variable d'entreprises et d'artisanat, trois macro-variables sur lesquelles il convient d'agir pour une mobilité durable ressortent des analyses et tendent à constituer des points de blocage dans les évolutions:

- la place de l'automobile, et avec quelle technologie ;
- le carburant et l'après pétrole;
- le logement et la maîtrise de l'étalement urbain.

Il se trouve que ces trois secteurs sont au centre de la crise économique majeure frappant le monde en 2008-2009, ce qui suggère que la redistribution des cartes de la mobilité est à l'œuvre mais sans qu'on en identifie bien encore les résultats possibles.

### **Références**

Certu (2007) La mobilité urbaine des années 2000, vers un découplage entre la possession et l'usage de la voiture ? Fiche *Mobilités : faits et chiffres* N°3

Codatu (2008), Les déplacements urbains en Méditerranée, guide de recommandations

Global Chance/IEEF (2008), Vers la sortie de route ? Les transports face aux défis de l'énergie et du climat, Les Cahiers de Global Chance N° 26, Liaison Energie Francophonie N° 81

Godard X, Quercy M, Thomann S (2008), Prospective de la mobilité et échelles de la métropolisation en Provence-Alpes-Côte d'Azur, Territoires méditerranéens, Cahiers N° 18, Otm/Puca

GTZ (2007) International fuel prices 2007

Ranehma M (2003) Quand la misère chasse la pauvreté, Fayard/Actes sud

