



Mobilité durable,
écomobilité,
quels modèles ?

Jeudi 28 mars 2013

SYNTHESE





Mobilité durable, écomobilité, quels modèles ?

Transports collectifs, covoiturage, autopartage, télétravail, vélo, marche à pied... Les solutions existent pour réduire les nuisances sans limiter les déplacements. Avec cette journée d'échanges, la Région souhaitait évoquer une mobilité alternative, promouvoir les bonnes pratiques et valoriser des expériences.

Daniel Percheron, Président du Conseil régional, ouvre la séance et rappelle ce que la région Nord-Pas de Calais doit aux transports. « Le TER est né à Lille » dit-il, en ajoutant que Pierre Mauroy avait contribué à doter la capitale régionale du TGV et que « le Nord-Pas de Calais est la deuxième région automobile d'Europe ». Si selon lui, « la métropole lilloise a du mal à respirer, enserrée par une cohorte de poids-lourds », il n'est pour autant « pas question de faire la guerre à ceux qui prennent leur voiture tous les matins ». Le Président de la Région croit d'ailleurs au développement de la voiture électrique. Il s'inquiète en revanche d'un abandon possible du projet de Canal Seine-Nord.

TABLE RONDE

La table ronde animée par **Pierre Wolf** qui réunit le chercheur **Georges Amar** et **Nicolas Louvet**, directeur du cabinet 6T, aborde le contexte et les enjeux de la mobilité future. La problématique des transports « ne se résume pas à la congestion ou au temps perdu, mais concerne aussi la précarité énergétique et les émissions de gaz à effet de serre », rappelle l'animateur.

M. Amar brosse le portrait de la mobilité de demain, qui, selon lui, commence dès aujourd'hui. L'objet qui symbolise le plus la mobilité « n'est plus la voiture, mais le smartphone », assure-t-il. Grâce à cet outil, l'attente subie par les voyageurs « consubstantielle aux transports publics », disparaît. L'heure passée dans un train, de contrainte, se transforme en opportunité. Dès lors, la vitesse n'apparaît plus comme une priorité. « Pourquoi vouloir réduire du temps utile ? », demande le chercheur. C'est aussi grâce au téléphone que chacun est susceptible d'acquérir « la capacité physique, cognitive, intellectuelle et financière de fabriquer sa propre mobilité ». Car « la mobilité est une compétence personnelle, qui n'est pas toujours développée », regrette **M. Amar**. A chacun de composer son propre « cocktail modal », comme on dit au Québec. En conséquence de ces bouleversements, les opérateurs du transport sont en train de changer. Ils s'appelaient SNCF, Air France ou Renault et aujourd'hui on voit apparaître Google et Apple. La

voiture « ne symbolise plus la liberté de circulation ; elle va devenir un moyen de transport métis », explique le consultant, dans une allusion au covoiturage et à l'autopartage.

Concrètement, cependant, le désintérêt pour la voiture bute encore sur de sérieux obstacles, à commencer par la réticence des responsables politiques, désireux de ne pas froisser une partie de leurs électeurs. « Entre les politiques publiques et l'automobile, c'est 'je t'aime, moi non plus' », résume **M. Louvet**. Le cabinet 6T a compilé les résultats de 19 « enquêtes ménages déplacements » portant, notamment, sur l'image des différents modes voiture, transports publics et vélo. La bicyclette, bien que peu utilisée quotidiennement, demeure le moyen de transport dont l'image est la plus positive. Les images respectives des modes varient par ailleurs fortement en fonction de l'usage qu'on en fait. Les automobilistes associent la voiture à la liberté, à l'autonomie et à la nécessité mais jugent les transports publics lents et le vélo dangereux. Inversement, les personnes qui ne montent jamais dans une voiture en font un mode polluant, cher et dangereux. Enfin, les voyageurs, tous modes confondus, connaissent paradoxalement mieux le prix d'un ticket de métro ou de tramway que le budget consacré à leur voiture, pourtant considérable, et qui dépasse largement le seul prix du carburant.





Mobilité durable, écomobilité, quels modèles ?

Selon les travaux du cabinet 6T, les habitants des villes de la région ne semblent pas particulièrement disposés à abandonner leur voiture. La part des « automobilistes exclusifs convaincus » atteint ainsi 85% à Lens, 82% à Lille et 81% à Béthune, révèle le consultant.

En dépit de ce constat, **M. Louvet** estime qu'il « existe en France un potentiel de report modal

important ». « Les gens sont prêts », assure-t-il. Mais pour cela, quelques mesures s'imposent, comme celle consistant à restreindre la « politique de stationnement sur le lieu de travail ». Le consultant défend aussi une mesure originale : « Au moment où l'on passe le permis de conduire, il faudrait consacrer une heure à la découverte des transports en commun », dit-il.

TRANSPORTS COLLECTIFS ET INTERMODALITE

Intégration tarifaire, billettique, information multimodale

Atelier animé par Olivier Razemon

L'intermodalité est un mot barbare qu'adorent les spécialistes du transport pour expliquer que l'on peut passer d'un mode à l'autre, s'informer, acheter un billet unique pour plusieurs modes de transport. Cela dit, en pratique, pour le voyageur, cela signifie surtout que l'on doit changer de bus ou de train, et c'est agaçant.

Guillaume Uster, chargé de recherche à l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (Ifsttar), présente les quatre piliers de l'intermodalité : « information, billettique, pôles d'échange et coordination de l'offre ». Ces éléments pourraient sembler faciles à mettre en œuvre, mais en réalité l'intermodalité bute sur de nombreux obstacles techniques et politiques. Pour **Anne Meyer**, directrice du département « Clientèle, exploitation et recherche » à l'Union des transports publics et ferroviaires (UTP), l'organisation professionnelle qui réunit les entreprises de transport, l'intermodalité est techniquement possible. « Les opérateurs y travaillent depuis 20 ans », dit-elle. Les difficultés sont à chercher du côté des limites administratives et de la multiplication des niveaux de collectivités. « Un élu cherche logiquement à satisfaire ses électeurs, sans se soucier du fait que de nombreuses autres personnes transitent également par le territoire dont il a la charge », explique **M. Uster**.

Véronique Picard, directrice du Syndicat mixte des transports collectifs de l'Oise (SMTCO), raconte comment le Département a lancé sa « centrale de mobilité ». Il s'agit d'un site (<http://www.oise-mobilite.fr/>) initié en 2011, sur lequel les voyageurs trouvent toutes les informations nécessaires avant d'entreprendre un trajet, quel que soit le mode utilisé. Le plus difficile, explique **Mme Picard**, a été « de mettre tout le monde d'accord ». Le Conseil général a convaincu une douzaine d'autorités organisatrices de transport, une par une, de mettre en commun leurs systèmes d'information. Le résultat est satisfaisant. Non seulement le voyageur peut organiser son trajet dans l'ensemble du département, mais la connaissance de la demande a conduit le Conseil général à créer de nouvelles lignes, par exemple un bus entre Creil et Senlis. La centrale de mobilité, souligne **Mme Picard**, « n'est pas seulement accessible aux internautes, mais également par téléphone ». C'est aussi par téléphone que les habitants peuvent réserver le transport à la demande, un bus qui dessert les zones rurales.

La discussion s'instaure ensuite sur la possibilité de reproduire, ailleurs, le schéma qui fonctionne bien dans l'Oise. **Mme Meyer** se montre sceptique. « L'Oise est un département où n'émerge aucune ville principale. Il est plus facile de faire travailler ensemble une série de villes moyennes qu'une métropole entourée de territoires moins peuplés », précise-t-elle.





Mobilité durable, écomobilité, quels modèles ?

Saint-Omer fournit un autre exemple d'adaptation des transports publics aux usages, explique **Bruno Magnier**, vice-président de la Communauté d'agglomération et maire de Saint-Omer. Il y a une dizaine d'années le système de transport collectif du territoire était embryonnaire. Les ruraux n'ont pas la culture des transports public souligne **M.Magnier**. La Communauté d'agglomération de Saint-Omer a décidé d'accompagner les voyageurs en créant notamment Bougeco.com, une centrale de mobilité mise à jour en temps réel. Les actions mises en place sont un succès et « les habitants ont pris goût au bus », constate **M.Magnier**.

Dans la salle, une inquiétude se manifeste au sujet du « fichage » que subiraient les voyageurs validant, jour après jour, leur billet électronique. Les élus comme les professionnels répondent que les informations personnelles, rendues par ailleurs anonymes, n'intéressent personne. En revanche, la compilation des données émanant de l'ensemble des voyages permet d'adapter le service, par exemple en créant de nouvelles lignes. Les intervenants soulignent également, dans la lignée du propos matinal de **M. Amar**, que la connaissance, en temps réel, de l'état du trafic, permet aux usagers d'utiliser pleinement leur temps.

AMENAGEMENT DU TERRITOIRE ET NOUVEAUX USAGES

Autopartage, covoiturage, nouvelles technologies, gestion du trafic, transport à la demande, télétravail, articulation des documents d'aménagement
Atelier animé par Pierre Wolf

La ville de demain implique un aménagement du temps. Le télétravail qui peut également se réaliser dans des bâtiments dédiés à cette activité, modifie la structure des déplacements quotidiens, explique **Fanny Oliveira**, directrice de Flexineo, société de conseil en mobilité. Les personnes qui ont testé le « travail à distance » s'en félicitent : elles gagnent du temps, se concentrent mieux, se disent moins fatiguées. « Les jours où l'on ne se rend pas à son bureau pour travailler, on utilise moins la voiture et on favorise la marche à pied », ajoute **Mme Oliveira**.

Pour **Eric Quiquet**, vice-président de Lille Métropole en charge des transports et adjoint au maire de Lille, un nouvel aménagement de l'espace et la limitation de l'étalement urbain permettraient de réduire les temps de déplacement et l'utilisation de l'automobile. L'élue affirme que la communauté urbaine bannira les programmes immobiliers comprenant moins de 35 logements à l'hectare et regrette la « concurrence » entre les zones d'activités qu'il faudrait « rationaliser et densifier ».

Pour **M. Quiquet**, dans une période d'« argent public rare », les questions de transports « ne peuvent plus se régler à coup de milliards », comme en témoignent la remise à plat du dossier canal Seine Nord ou le report par Lille Métropole du projet de

tram-train. « Chaque euro public doit être utilisé stratégiquement : nous avons choisi de doubler la capacité du métro automatique », dit-il.

Le débat permet de distinguer covoiturage et autopartage, deux notions que l'on confond souvent. Le covoiturage, sorte d'auto-stop organisé, implique un voyage à plusieurs dans le même véhicule. L'autopartage, location de courte durée, est un partage de la même voiture, mais successivement, par plusieurs conducteurs.

Edouard Duboille, président de la Fédération du covoiturage (Feduco2), qui rassemble les acteurs du covoiturage, estime que pour développer ce mode de transport, les collectivités pourraient « mettre en place des voies réservées » sur les grands axes. Mais ces voies dédiées aux voitures comprenant trois personnes ou plus, par exemple, font figure de « serpent de mer ». Personne ne se décide à les instituer.

Le responsable évoque aussi les « aires de covoiturage », installées à proximité des autoroutes. Pour l'heure, toutefois, le covoiturage fonctionne bien pour les trajets longs mais il demeure difficile de l'adapter aux trajets courts et aux déplacements domicile-travail comme au milieu rural.





Mobilité durable, écomobilité, quels modèles ?

Selon **M. Duboille**, il faut « reconnaître la valeur d'un parcours en covoiturage, valoriser l'économie substantielle qu'il permet pour les particuliers ».

L'autopartage suppose également une organisation, des véhicules disponibles, la possibilité de les réserver et des « stations ». A Lille, la société coopérative Lilas autopartage remplit ce rôle. « Le modèle avance peu à peu vers l'équilibre », indique **M. Quiquet**. Lilas vient de déployer des stations en-dehors de Lille et pourrait s'étendre dans d'autres agglomérations de la région.

Dans la salle, **Myriam Cau**, vice-présidente du Conseil régional en charge du développement durable, confirme que « l'aménagement du territoire est un élément majeur en matière de mobilité. Entre 1999 et 2006, les mobilités ont fait un bond de 25 % ».

Dans le cadre du Schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire (SRADDT), la Région envisage une mesure pour encourager « le télétravail à temps partiel », susceptible de favoriser « le bien-être ».

D'autres intervenants, comme **Marielle Cuvelier**, conseillère régionale, notent l'importance de l'incitation. A l'issue du mois de gratuité proposé aux voyageurs qui souhaitaient essayer le TER en Nord-Pas de Calais, 36% des nouveaux utilisateurs ont opté pour ce mode de transport. L'incitation fonctionne dans tous les domaines. Le covoiturage peut être une solution pour se rendre à la gare de Saint Amand-les-Eaux, dont les parkings sont régulièrement saturés. Mais pour cela, il faut encourager les habitants des villages environnants, qui ne disposent pas de transport public, à s'organiser.

MODES ACTIFS ET CHANGEMENTS DE COMPORTEMENT

Vélo, marche, plans de déplacements scolaires et plans de déplacements d'entreprises

Atelier animé par Pierre Wolf

Bertrand Deboudt, chargé d'études au Centre d'études techniques de l'équipement (CETE) Nord-Picardie, présente les divers types de plans de déplacement, qu'ils soient scolaires (PDS), administratifs (PDA) ou d'entreprise (PDE), et qui permettent d'établir un diagnostic. On compte 900 PDE dans la région. Mais ils ne suffisent pas. « Un joli plan sur une étagère ne sert à rien », dit **M. Deboudt**. Les PDS, destinés aux jeunes âgés de 5 à 18 ans, sont conçus comme des possibilités de développer la sensibilisation et l'information.

Sébastien Torro-Tokodi, du centre de ressource régional en écomobilité, cherche lui aussi à encourager le report modal vers ce qu'on appelle « les modes actifs », c'est-à-dire les modes de transport impliquant l'usage de son corps (vélo, marche). Le vélo constitue selon lui un mode à part entière qui a besoin d'infrastructures, de services, de formation, et de communication. Il apparaît que la voirie, souvent conçue davantage pour les poids-lourds que pour les vélos, joue un rôle important. De même, la place accordée sur la voie publique à la voiture encourage son usage. L'espace doit donc être repensé, et la gratuité du stationnement remise en cause. Pour **M. Torro-Tokodi**, le vélo s'inscrit dans un ensemble plus vaste : pédibus, vélobus, covoiturage. Il souhaite contrer l'idée,

répandue chez les non-cyclistes, selon laquelle le vélo est « dangereux ».

Rébecca Guignard, chargée de mission à la communauté urbaine de Dunkerque, présente les différents aspects de la politique des transports menée par la collectivité. Dunkerque développe une politique de stationnement payant, met des vélos à disposition de ses agents et propose des stages de « remise en selle », sorte de coaching pour les personnes qui n'osent pas monter sur un vélo. Les stagiaires apprennent à se positionner dans la circulation et à cohabiter avec les voitures, ce qui montre son utilité, compte tenu de l'impossibilité d'installer partout des pistes cyclables dédiées. La collectivité modifie aussi ses propres habitudes. « Avant 2010, 10% des déplacements vers Lille se faisaient en train, et cette proportion est aujourd'hui passée à 35% », indique **Mme Guignard**.

Olivier Lourdel, directeur général d'Altermove, société de conseil en mobilité, espère pour sa part une « évolution du mix modal ». Le changement des comportements, attendu par tous, nécessite selon lui un « diagnostic », suivi d'une « proposition de solutions » puis il faut « créer les conditions pour que ça marche ».





Mobilité durable, écomobilité, quels modèles ?

NOUVEAUX CARBURANTS, NOUVELLES MOTORISATIONS

Véhicules électriques et hybrides, biogaz, hydrogènes »

Atelier animé par Olivier Razemon

Dans la région Nord-Pas de Calais, 64% des déplacements se font en voiture. Les transports constituent, également dans la région, la troisième cause d'émissions de gaz à effet de serre. Par ailleurs, on entend dire tous les jours que le carburant coûte cher et que le « peak oil », ce moment où les réserves de pétrole seront épuisées, menace. Le raccourci est tentant : réduire la question des transports aux émissions de gaz à effet de serre et développer, pour y remédier, un nouveau type de propulsion, à partir de l'électricité. Cela fait plusieurs années qu'on parle de véhicule électrique ; les ventes augmentent régulièrement, mais demeurent peu nombreuses. 5600 véhicules ont été vendus en France en 2012, 3600 en 2011, 184 en 2010, essentiellement à des entreprises.

Nicolas Jeuland, responsable du département « carburants-lubrifiants-émissions » à l'IFPEN, Institut français du pétrole et des énergies nouvelles, précise que le pétrole n'est pas encore mort. « Quand j'étais étudiant, un professeur m'expliquait que les réserves ne dépasseraient pas 40 ans tout en indiquant que lorsque lui-même était étudiant, on lui enseignait qu'il restait 40 ans de pétrole. Aujourd'hui, le discours est le même : les réserves permettent de durer encore 40 ans ». Les sources non conventionnelles d'hydrocarbures, même si leur exploitation est très contestée, devraient permettre de « tenir » dans les prochaines décennies.

M. Jeuland rappelle par ailleurs que le pétrole contient une valeur énergétique sans commune mesure avec les autres sources d'énergie. Le spécialiste compte davantage sur une diversification des sources d'énergie, pétrole, électricité, biomasse ou hydrogène, que sur l'émergence d'un

nouveau type de propulsion remplaçant le pétrole. « Les énergies utilisées varieront en fonction des usages, trajets au long court ou courtes distances, transport de marchandises ou de personnes, poids lourds ou véhicules de ville », signale-t-il. Cette diversification accompagnera, selon lui, les changements d'habitude que l'on commence à constater.

Pierre Trami, chargé de mission chez Gaz réseau distribution France (GRDF), distributeur de gaz, filiale de GDF, présente une solution peu connue, celle du « biométhane ». Ce carburant élaboré à partir des déchets industriels ou agricoles présente plusieurs avantages comme réduire le volume des déchets et favoriser une économie locale. Le biométhane dont l'utilisation est déjà généralisée en Suède, mais aussi dans certaines villes d'Espagne, implique le développement de nouveaux usages, assure **M. Trami**.

L'électricité n'a pas pour autant dit son dernier mot, assure **Laurence Cuvillier**, directrice de l'action économique de l'agglomération de Maubeuge Val de Sambre. C'est à Maubeuge que Renault produit ses véhicules Kangoo électriques et, pour accompagner cette industrie, l'agglomération a lancé un plan pour le développement de la mobilité électrique. Une vingtaine de véhicules est ainsi progressivement mise à disposition des agents de la communauté d'agglomération. « Les agents n'ont pas tous accepté ce changement de bonne grâce », reconnaît **Mme Cuvillier**. « Ils s'inquiètent pour l'autonomie du véhicule », dit-elle. Pour encourager la « mobilité électrique », Maubeuge installe par ailleurs plusieurs bornes dans l'agglomération.





Mobilité durable, écomobilité, quels modèles ?

Il ne s'agit pas toutefois de remplacer toute la flotte automobile de la région par des véhicules électriques. La responsable de l'action économique se réjouit des aides apportées par les différentes collectivités, mais regrette que l'on n'ait pu trouver la solution technique pour mettre en place plusieurs moyens de paiement sur la même borne.

Il revient à **Philippe Degobert**, vice-président chargé de la recherche et de l'innovation au pôle d'excellence régional « Energie 2020 » situé à Dunkerque, de détailler les actions menées par la région pour former les futurs ingénieurs. Le Nord-Pas de Calais apparaît comme « le premier pôle de formation de France » sur le thème du véhicule électrique. La formation dure trois ans et plusieurs promotions se sont déjà succédées. Les étudiants qui choisissent ce module viennent du monde entier et de diverses filières. Ils souhaitent

bien sûr travailler dans un secteur d'avenir, mais aussi contribuer à une nouvelle forme de mobilité, qu'ils jugent plus respectueuse de l'environnement.

La discussion avec l'auditoire permet la comparaison, parfois très technique, de différents types de moteurs et de carburants. « Ce ne sont pas les solutions qui manquent », tranche **M. Jeuland**. Mais selon lui, « il faut surtout observer l'efficacité économique, énergétique et écologique des propulsions ». **M. Trami** se réjouit de la montée en puissance de nouveaux carburants, mais souligne que, du strict point de vue environnemental, l'usage d'un véhicule par individu crée bien plus de dommages que la consommation d'essence. « En passant de 1,2 à 2 occupants par véhicule, on gagne 40 ans de technologie », affirme-t-il.

CONCLUSION

Alain Wacheux, vice-président du Conseil régional en charge des transports, conclut la journée en saluant le « remue méninges » auquel ont contribué les débats et l'intérêt d'une telle mise en commun des expériences, des projets et des volontés pour faire avancer les choses. En matière de mobilité, « l'ingrédient premier est l'aménagement du territoire », avance l'élu, qui souligne qu'il s'agit de vérifier qu'à chaque échelle pertinente les fonctions nécessaires sont accessibles pour tous. L'élu s'attache au rôle social de la mobilité et estime que le SMIRT, Syndicat Mixte Intermodal Régional de Transports, est le lieu partenarial de construction des services qui contribueront « à servir les choix de chacun, donc à la liberté individuelle ». Télétravail, covoiturage, autopartage, véhicule électrique, « les habitants du Nord-Pas de Calais sont prêts à mettre de nouvelles couleurs à leur mobilité » observe **M. Wacheux**, qui rappelle que le projet de Schéma Régional des Transports et des Mobilités actuellement soumis à la concertation intègre ces évolutions.»



Siège de Région
151, Avenue du Président Hoover
F 59555 LILLE CEDEX

tél 33+(0)3.28.82.82.82
fax 33+(0)3.28.82.82.83

www.nordpasdecalais.fr

