

La nouvelle politique française de la mobilité

Michel ROSTAGNAT

Membre permanent du Conseil général de l'environnement et du développement durable

Ministère de la transition écologique et solidaire

Forum THNS - Université Tongji – Shanghai, 18 novembre 2017

Le 1^{er} juillet 2017, le nouveau Président français Emmanuel Macron s'est rendu en Bretagne pour inaugurer un nouveau tronçon de la ligne à grande vitesse reliant l'ouest de la France à Paris. Il y a prononcé un discours appelant à une inflexion radicale des priorités du pays en matière de politique de la mobilité. « Le combat que je souhaite engager pour les années à venir, c'est celui des transports du quotidien. [...] Il s'agit d'investir plus pour entretenir nos réseaux existants, pour répondre aux besoins de mobilité quotidiens des Français, pour avoir une politique d'investissement qui doit s'accompagner d'une politique d'emploi et un emploi de qualité. ».

Ce discours marque une évolution profonde des orientations de notre politique des transports. Au cours des dernières années, la France a engagé en effet d'ambitieux projets. Lors d'une inauguration à l'aéroport Roissy Charles de Gaulle, le 26 juin 2007, le Président Nicolas Sarkozy avait appelé à une politique ambitieuse pour le Grand Paris. Fin 2008, il annonçait un grand plan de relance destiné à lutter contre la crise économique qui frappait alors l'Europe. La ligne à grande vitesse inaugurée le 1^{er} juillet 2017 était du nombre. La France compte ainsi, aujourd'hui, 2 600 km de lignes à grande vitesse. En 2015 et en janvier 2017, sous la présidence de François Hollande, deux plans de relance ont été conclus avec les sociétés autoroutières.

Mais cette politique de grands travaux et de « métropolisation » a fait surgir par contraste les difficultés des oubliés du progrès. Cette question de l'équité du progrès a été au cœur de la campagne présidentielle du printemps 2017.

En outre, on constate une dégradation de l'état du patrimoine. Un audit du réseau ferroviaire conduit en 2005 par l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne a tiré le signal d'alarme. Depuis lors, le budget d'entretien du réseau a doublé, passant de 1,5 à 3 Md€ par an, mais creusant en passant la dette du groupe SNCF. En 2017, un rapport du Sénat a alerté sur la dégradation du réseau routier¹. Comme ceux des Etats-Unis, stigmatisés par le Président Barack Obama lors de son discours d'investiture le 20 janvier 2009, les réseaux de transport français ne sont plus entretenus comme ils le devraient.

¹ Qui est mesurée par le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA), selon les démarches OQRN et OQOA.

Parallèlement, l'évolution de la société française et les big datas bouleversent la mobilité des Français. La frontière entre la ville et la campagne s'estompe, la banlieue grandit. Les frontières entre le temps de travail et le temps de loisir, entre les lieux du travail et les lieux du loisir, sont devenues floues. Les big datas ouvrent de nouvelles solutions de mobilité. Les Français ne sont plus prisonniers du modèle ancien où ils devaient choisir entre la voiture et le train.

La loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques du 6 août 2015, portée par le ministre de l'économie Emmanuel Macron, a notamment libéralisé le transport à longue distance par autocar. En même temps, on a vu naître de façon spontanée de nouveaux services, qui rencontrent un grand succès : Blablacar pour le covoiturage² en est l'illustration. En 2016, le « car Macron » et le covoiturage représentaient déjà 4,3 % des déplacements à longue distance en France. Les grandes villes ont quant à elles créé des services de location de vélo en libre service dont le Vélo'v, né en 2005 à Lyon, a été le pionnier. Dans ce contexte, afin de mieux intégrer ces nouvelles mobilités qui bouleversent les usages et le paysage urbain, les collectivités locales autorités organisatrices de transport ont été transformées par la loi en « autorités organisatrices de la mobilité ».

Les questions posées par les nouvelles mobilités sont en effet nombreuses :

- Les villes luttent contre le tout voiture (à Paris, le nombre de places de stationnement en surface est passé de 220 000 à 130 000, la proportion de ménages équipés d'une voiture est tombée à 45 %, et 12 % des déplacements seulement sont faits en voiture). Mais savent-elles offrir des alternatives crédibles ?
- Malgré tous les efforts qui sont faits pour lui, le vélo ne décolle pas vraiment. Hormis Strasbourg, Grenoble et Bordeaux où il assure plus de 10 % des déplacements, sa part modale plafonne en général à 3 %. La nécessité d'une stratégie cohérente pour le vélo est manifeste.
- De même, peut-on redouter un impact négatif des mobilités dites « douces » ? Il semble que le concept chinois de vélo en libre service sans attache crée des difficultés aux municipalités (parking sauvage, épaves). Peut-on en outre accepter que ces engins (les trottinettes et autres Segways), moins rapides que les voitures et bien moins protectrices de leur conducteur, mais bien plus rapides que les piétons, circulent sur le trottoir ?
- Le développement du e-commerce s'accompagne d'une multiplication des petites livraisons en ville, porteuses de risque d'encombrement des réseaux.
- Quels services devra offrir l'infrastructure pour permettre au véhicule de rester connecté aux services en ligne ? Quels services peut-on lui demander d'assurer en outre au profit de l'environnement ? Le projet de « route de 5^{ème} génération » porté par l'Institut français des sciences et technologies pour les transports, l'aménagement et les réseaux (IFSTTAR) y travaille.
- Quel sera l'impact du véhicule autonome sur la circulation en ville ? D'un côté, il pourra aider à l'autopartage³ et réduire l'espace de stationnement au profit d'autres usages. Rappelons qu'un véhicule en ville est à l'arrêt 95 % du temps. De l'autre, il pourra induire des stratégies de parking en banlieue, la voiture n'étant appelée que pour les besoins de la course. On

² Ride sharing.

³ Car sharing.

risque alors de voir naître des conflits entre la ville centre et la banlieue, et un encombrement accru des voies d'accès au centre ville à l'heure de pointe. Par ailleurs, comment le véhicule autonome cohabitera-t-il avec les véhicules anciens, les piétons, les vélos ?

- Si le véhicule autonome est connecté, peut-il être victime de piratage ou de cyber-terrorisme ?
- Avec l'explosion des services de transport partagé, le service public de transport a-t-il encore un avenir, et lequel ? Les collectivités locales sont-elles effectivement en mesure de devenir des autorités organisatrices de la mobilité ? Comment organiser – physiquement et informatiquement –, dans les grandes agglomérations, l'interface entre les réseaux de transport rapide et la desserte de proximité ? Les gares du métro rapide du Grand Paris, par exemple, ont-elles prévu un espace suffisant à leurs portes pour le stationnement des bus, des voitures qui viendront de lointaine banlieue, et l'accueil des piétons ?

Ces questions sont à l'agenda des assises de la mobilité. En les ouvrant, le 19 septembre 2017, le Premier ministre a souhaité qu'elles travaillent selon 6 axes :

1. Des mobilités propres ;
2. Des mobilités connectées ;
3. Des mobilités équitables, c'est-à-dire qui profitent à tous ;
4. La complémentarité des modes de transport ;
5. La sécurité⁴ et la sûreté⁵ des transports ;
6. La gouvernance et le financement du système de transport.

Les Assises sont en cours. De nombreuses réunions se tiennent à travers la France, sous l'égide de la ministre des transports. Un site web (<https://www.assisesdelamobilite.gouv.fr/>) a été ouvert. Les Assises seront clôturées en fin d'année 2017. Elles contribueront à nourrir le projet de loi d'orientation des mobilités annoncé par le Président de la République.

Parallèlement, de hautes personnalités ont été chargées par le gouvernement de formuler des propositions :

- sur un grand plan d'investissement 2018 – 2022 (Jean Pisani-Ferry),
- sur les choix des projets d'infrastructures (Philippe Duron, auteur en 2013 du rapport mobilité 21),
- et sur l'avenir du système ferroviaire (Jean-Cyril Spinetta).

Les nouvelles mobilités posent ainsi un véritable défi à nos sociétés. Dans une nation comme la France où l'encadrement de l'activité par les pouvoirs publics est traditionnellement très fort, elles changent la donne en mettant en première ligne l'initiative privée. Dans ce contexte de nécessaire partenariat public – privé, un encadrement de la règle du jeu par la voie de la norme paraît judicieux. A l'instar de la norme ISO 3701 de 2016 sur les villes durables, une réflexion internationale en vue d'une norme sur la mobilité durable serait pertinente. La France gagnerait à s'y associer.

⁴ Safety.

⁵ Security.