



Rebonds, 24 janvier 2011

La révolution des transports au cœur de la transition écologique

Le XX^{ème} siècle restera marqué par des périodes de croissance largement soutenues par le développement automobile. La France n'a pas échappé à ce modèle de développement. Mieux, elle en a longtemps tiré profit. Ce faisant, elle hérite aujourd'hui d'un réseau autoroutier et de villes calibrées pour la voiture, d'une dépendance automobile intense et de nuisances de plus en plus difficilement supportables en termes de pollution, de bruit, de congestion ou de sécurité.

Surtout, le secteur des transports est concerné au premier chef par le défi de réduire de moitié les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050 : il est responsable de plus du tiers des émissions de CO2.

Évidemment, il faudra des solutions qui n'entravent pas la croissance, ni la liberté des individus. En esquissant quelques pistes à l'occasion du Grenelle de l'environnement, la droite semblait avoir compris l'enjeu. Mais après le fiasco des régionales, elle n'a pas hésité à sacrifier la taxe poids lourds et la taxe carbone, principaux leviers de conversion écologique de notre économie. Depuis dix ans, elle a également laissé se dégrader profondément le réseau ferré.

Mais la société bouge ! D'un côté, les automobilistes prennent de plus en plus conscience que la voiture n'est pas la seule solution à tous leurs besoins de déplacements. Enquête après enquête, ils se disent prêts à changer leurs habitudes, à une condition : que leur soient proposées des solutions adaptées à leurs modes de vie et peu contraignantes. D'un autre côté, l'industrie fait des efforts : onze pôles de compétitivité réfléchissent aux transports terrestres de demain. Matériaux, carburants, sécurité, informatique et technologies embarquées : les entreprises cherchent à anticiper les effets de la contrainte carbone et les déplacements du futur. Les politiques doivent bouger également et encourager intelligemment ces conversions.

Au pouvoir, la gauche s'est traditionnellement concentrée sur le développement des transports en commun. Le moment est venu pour elle de montrer qu'elle saura proposer des réformes pour aller encore plus loin, pour augmenter la fréquentation des transports en commun mais aussi pour soutenir les usages collectifs émergents de la voiture individuelle et l'essor de services de mobilité plus respectueux de l'environnement, dans le respect de ses idéaux de liberté et de justice sociale. Des pistes qu'esquissent Roland Ries et Claire Dagnogo dans un nouvel essai proposé par la Fondation Jean-Jaurès.

Changer la ville en changeant les mobilités

Roland Ries* et Claire Dagnogo**

Arrivée au pouvoir en 1981, la gauche avait rapidement, on s'en souvient, lancé le grand chantier de la décentralisation, de l'intercommunalité et de la démocratie locale. On se souvient moins qu'elle avait consacré une partie de l'automne 1982 à l'adoption d'une réforme moins médiatique et pourtant tout aussi importante pour la vie des Français. La loi sur les transports intérieurs, en plus de donner son statut d'entreprise publique à la SNCF, accordait aux agglomérations le pouvoir de définir les caractéristiques des services de transports urbains et les tarifs et de passer des marchés avec les entreprises.

Depuis, dans toutes les grandes agglomérations qu'ils dirigent, les élus de gauche ont développé ce service public fondamental et se sont montrés créatifs en inventant des services alternatifs à l'usage individuel de la voiture : c'est à Nantes, Grenoble et Strasbourg que nous devons le retour du tram dès les années 1980, à La Rochelle, Rennes et plus récemment Lyon que nous devons le renouveau du vélo urbain, à Strasbourg ou à Paris que se développent depuis peu l'autopartage et la voiture en libre-service.

Pourtant, malgré des investissements publics qui peuvent atteindre le milliard d'euros par an, en 2010, la voiture est toujours très largement le mode de déplacement favori des Français, les autres « solutions » restant largement minoritaires. La part des déplacements en transports collectifs se maintient à 5 % et elle est, pour les trois quarts, le fait des enfants, des étudiants, des chômeurs et des personnes âgées. Cette part atteint péniblement les 10 % en ville – 15 % dans les métropoles régionales et 20 % à Paris.

Temps d'attente, dessertes peu adaptées aux parcours les plus habituels, confort limité, information défailante, les transports en commun ont encore du mal à rivaliser avec la voiture, son confort, sa vitesse, sa disponibilité – tout ce qui, pour l'automobiliste, fait de sa voiture un petit chez-soi. On évoque souvent les nuisances causées par les moteurs en ville : bruit, émission de gaz à effet de serre et de polluants, insécurité. On oublie vite que la voiture coûte cher – 5 000 euros par an en moyenne – et que l'utiliser en ville est souvent une perte de temps puisque sa vitesse moyenne y atteint difficilement les 30 km/h. Et on oublie aussi que la moitié des trajets effectués en voiture compte moins de trois kilomètres, une distance largement accessible à vélo, voire à pied.

Les efforts à faire pour changer la donne sont donc considérables.

Il est toutefois permis d'espérer. En dix ans, la prise de conscience progressive de l'enjeu climatique a fait des transports publics l'étendard écologique par excellence. Amélioration de l'information, de la fréquence de passage, de la simplicité, accessibilité renforcée : toutes les villes emboîtent le pas des pionnières. Toutes les villes moyennes ou presque veulent leur « site propre » – bus ou tram sur voies réservées – et partout on cherche à développer le vélo, la marche et le transport à la demande. A tel point que les élus de droite, convaincus, ont adopté les solutions proposées par celles de gauche. Les discours se sont aseptisés. Pour beaucoup de nos concitoyens, les politiques de transports de droite et les politiques de transport de gauche se ressemblent. Pourtant, là comme ailleurs, l'approche libérale et l'approche régulatrice conduisent à des choix opposés.

A droite, on cherche à ménager le libre choix de tous, et faire « plus de déplacements » pour « plus de développement ». A gauche s'affirme la volonté d'anticiper et d'orienter les comportements individuels en amont. La mobilité durable s'invite dans toutes les politiques urbaines. Au travers des documents d'urbanisme (SCOT et PLU), les collectivités peuvent limiter la construction de places de stationnement ou imposer des densités plus fortes d'habitation autour des gares et ainsi maîtriser les flux de déplacements, notamment automobiles. Créer des quartiers mixtes d'habitat, de commerce et de loisirs permet aussi de supprimer en amont les causes de déplacements motorisés que nos villes éclatées et sectorisées ont rendus nécessaires.

Seulement, force est de constater que les élus les plus volontaires ne disposent pas des outils adaptés. Le droit de l'urbanisme est une concrétion de textes conçus hier, pour un modèle de développement urbain auto-centré – c'est-à-dire centré sur l'automobile ! Pour la ville de demain, il faudra oser en changer.

Il faudra aussi doter les élus locaux de nouveaux leviers : leur permettre de tarifier l'usage des routes en fonction des zones, du taux de remplissage des voitures ou des horaires de la journée, favoriser le développement de l'autopartage et de tous les services mutualistes et coopératifs qui revisitent la voiture individuelle, et enfin réguler l'implantation des commerces et des principaux « générateurs de déplacements » : les universités, les hôpitaux, les grandes entreprises.

Créativité juridique, créativité financière : en matière de mobilité, la gauche s'est toujours montrée bien meilleure que la droite. Elle est porteuse de valeurs de services au public aux antipodes de l'approche libérale. En réformant l'urbanisme au prisme des nouvelles mobilités, elle s'affiche porteuse d'un nouveau modèle de développement urbain. L'urbanisme de la mobilité durable est la clé pour faire de nos villes des lieux de vie agréables, attractifs et riches de possibilités.

* Roland Ries, sénateur-maire de Strasbourg, est président du GART depuis 2008.

** Claire Dagnogo est spécialiste de l'histoire parlementaire de la ville.

Ils sont tous deux auteurs de l'essai *Mobilité durable, la nouvelle révolution des transports* (Fondation Jean-Jaurès, janvier 2011).

Proposition

Il faut penser la ville du futur. Nous proposons de conditionner toute extension de la ville, qu'elle soit résidentielle ou économique, à la desserte du nouveau quartier par les transports en commun. Cela permettra d'orienter les caractéristiques et la densité des constructions et aussi, en amont, les pratiques de déplacement. Associée à l'obligation de construire les terrains déclarés constructibles et à une régulation des implantations de commerces et des services autour des pôles d'échanges, cette règle formera l'armature d'une ville renouvelée, dense et fonctionnelle.