

Proposition de communication au colloque
« Changements climatiques, aménagement de l'espace
et transition urbanistique » – Brest, 5-6 octobre 2015

Coordonnées de l'auteur

Frédéric HERAN

Maître de conférences en économie à l'Université de Lille 1

HDR en aménagement et urbanisme

Chercheur au CLERSE

(Centre lillois d'études et de recherches sociologiques et économiques), UMR 8019 du CNRS

Cité scientifique, 59655 Villeneuve d'Ascq Cedex

frederic.heran@univ-lille1.fr – <http://heran.univ-lille1.fr/>

03 20 43 66 16 ou 06 45 08 45 71

Thématique

De l'urbanisme local aux changements climatiques, approche prospective des territoires en transition urbanistique

Les outils pour se projeter dans l'avenir

Titre de la communication

**Une approche omnimodale des déplacements urbains
pour mieux appréhender les enjeux climatiques**

Résumé

L'approche des déplacements urbains est le plus souvent monomodale : les spécialistes de tel ou tel mode travaillent leur sujet sans trop se préoccuper des autres modes de déplacement. Dans une perspective de réduction des émissions carbone de l'automobile, ils envisagent, chacun dans leur domaine, des véhicules propres, d'autres usages de la voiture, un développement des transports publics, un essor de la bicyclette ou encore de la marche. Le report modal est le plus souvent envisagé de façon sommaire sans être vraiment analysé. On espère que les automobilistes seront séduits par l'autopartage, par une nouvelle ligne de tramway, par un système de vélos en libre service...

La réalité est hélas très différente : ces solutions attirent bien peu d'automobilistes mais surtout des usagers qui ont déjà des pratiques alternatives à l'automobile. Ainsi, selon des résultats d'enquête rarement diffusés – et pour cause, ils sont peu glorieux –, les nouveaux tramways séduisent très peu d'automobilistes, surtout des usagers des bus et beaucoup de piétons et de cyclistes. Même constat pour la clientèle des vélos en libre service : environ 10 % d'automobilistes, 5 % de cyclistes classiques et le reste, soit la grande majorité, se partageant entre usagers des transports publics et piétons.

Le bilan qui en découle pour la collectivité comme pour l'environnement n'est guère encourageant. Ainsi, il y a bien plus d'inconvénients que d'avantages à mettre des piétons ou des cyclistes dans des tramways. De même, il est peu intéressant d'amener des piétons à utiliser de coûteux vélos publics qui ont une empreinte carbone certes faible mais non nulle et de concurrencer des transports publics déjà très déficitaires.

Les chercheurs ont donc développé des « approches multimodales », mais qui sont en réalité le plus souvent des approches bimodales. La modélisation nécessaire s'avère en effet si complexe à réaliser qu'il n'est pas envisageable d'intégrer d'autres modes que la voiture et les

transports publics. De toutes façons, estiment-ils sans le dire vraiment explicitement, les autres modes de déplacement peuvent être considérés comme marginaux, comme le vélo et le deux-roues motorisé, la marche parce qu'elle ne concerne que des déplacements courts, et l'autopartage ou le covoiturage.

Avec le retour rapide de la bicyclette dans les centres-villes et des deux-roues motorisés dans certaines agglomérations (Paris et la Côte d'Azur), il faudra bien se préoccuper un jour de ces modes de déplacement qui pourraient représenter dans un proche avenir une clientèle plus nombreuse que celle des transports publics. Concernant la marche, personne n'a jamais envisagé d'ignorer les trajets de moins d'un kilomètre réalisés en voiture sous prétexte que ce serait de petits déplacements (ils représentent 20 à 25 % des déplacements urbains réalisés en voiture). Certes, l'autopartage ou le covoiturage restent des pratiques confidentielles, mais jusqu'à quand ?

Face à la diversification croissante des modes utilisés aujourd'hui, il est temps d'envisager ce que nous proposons d'appeler une « approche omnimodale », c'est-à-dire tenant compte de tous les modes. Certes, il est impossible d'être totalement exhaustif, dans la mesure où apparaissent sans cesse des modes qui restent cependant très marginaux, comme le roller, la trottinette, le Segway, le Pibal... L'idée consiste simplement à ne plus ignorer, outre la voiture et les transports publics, les trois modes que sont la marche, le vélo et les « deux-roues motorisés » (cyclomoteurs, scooters, motos, y compris les tricycles et quadricycles), et à distinguer conducteurs et passagers de voiture. Ce qui revient à considérer six types d'utilisateurs : les conducteurs de voiture, les passagers de voiture, les deux-roues motorisés, les cyclistes, les piétons et les usagers des transports publics.

Dès lors, le défi à relever consiste à comprendre comment la répartition modale générale (c'est-à-dire la répartition entre l'ensemble de ces six types d'utilisateurs) évolue au cours du temps ou peut évoluer à l'avenir, sous l'effet d'une politique globale de déplacement plus respectueuse de l'environnement. Autrement dit, la question est de comprendre la redistribution des déplacements de tous les modes vers tous les modes. Sachant que le marché des déplacements urbains n'est pas extensible et reste limité à 3 ou 4 déplacements par jour et par personne, toute incitation ou contrainte portant sur un ou plusieurs modes se répercute en effet sur tous les autres modes.

Le cas des politiques de modération de la circulation est exemplaire. Elles ont été initiées aux Pays-Bas au milieu des années 1970, puis se sont répandues en Allemagne, en Italie, en Europe du Nord, en France dans les années 1990-2000 et finalement dans le monde entier. Dans de nombreuses villes allemandes, pour réduire les nuisances et les dangers liés à l'automobile, la multiplication des zones apaisées (zones 30, zones de rencontre et aires piétonnes) a calmé le trafic automobile, sa vitesse et son volume. Cette baisse du trafic a alors fortement profité aux cyclistes et beaucoup moins aux transports publics. De nombreux piétons en ont profité pour se mettre au vélo, décuplant leur territoire accessible à dépense musculaire égale, ce qui a eu pour résultat de réduire la part modale des piétons. Les transports publics ont néanmoins profité indirectement de l'essor de la bicyclette, à la fois grâce au rabattement à vélo plutôt qu'à pied sur les stations terminus et à la désaturation des tronçons centraux des lignes. Cet exemple montre qu'on ne peut comprendre ce qui se passe qu'en prenant en compte l'ensemble des modes de déplacement et leur redistribution permanente au cours du temps.

Contrairement au discours lénifiant mais bien compréhensible des élus affirmant qu'« il ne faut pas opposer les modes de déplacement mais les voir au contraire comme complémentaires », les modes sont bel et bien d'abord concurrents, à la fois pour l'espace, pour être en sécurité et pour les financements. Ce qui n'empêche pas d'envisager aussi l'intermodalité et la plurimodalité.

Références bibliographiques

- BEAUVAIS Jean-Marie, 1987. Sécurité dans les transports : les difficultés d'une approche multimodale. *Recherche Transport Sécurité*, n° 16, p. 13-22.
- BONNAFOUS Alain, 1996. Le système des transports urbains. *Économie et Statistique*, n° 294-295, p. 99-108.
- BRÖG Werner, ERL Erhard, 1994. Les transports mécanisés à courte distance. Importance du trafic non motorisé pour la mobilité dans nos villes. In *Les déplacements à courte distance*, rapport de la 96^e table ronde d'économie des transports. Paris : CEMT, OCDE, p. 5-69.
- CERTU, 2008. *Les temps de parcours. Estimation, diffusion et approche multimodale*. LYON : CERTU. 114 p.
- CERTU, 2012. *La mobilité urbaine en France : enseignement 2000-2010*. Lyon : CERTU. 108 p.
- GLAUS Mathias, 2007. *Approche multimodale de la mobilité urbaine : développement d'un outil d'aide à la prise de décision*. Thèse présentée à l'Université du Québec à Montréal et à l'École nationale supérieure des mines de St-Étienne. 201 p.
- GOODWIN Phil B., 1998. Unintended effects of transport policies. In BANISTER David (ed.), 1998. *Transport policy and the environment*, London: E & FN Spon, p. 114-130.
- GOODWIN Phil B., 2003. Unintended effects of policies. In HENSHER David A. & BUTTON Kenneth John (ed.), *Handbook of Transport and the Environment*, Elsevier Ltd., chapter 7, p. 603-613.
- HERAN Frédéric, 2014. *Le retour de la bicyclette. Une histoire des déplacements urbains en Europe de 1817 à 2050*. Paris : La Découverte, collection Cahiers libres. 256 p.
- KAUFMANN Vincent, GUIDEZ Jean-Marie, 1998. *Les citoyens face à l'automobilité. Les déterminants du choix modal*, CERTU, ADEME, UTP, Lyon. 121 p.
- REIGNER Hélène, BRENAC Thierry, HERNANDEZ Frédérique, 2013. *Nouvelles idéologies urbaines. Dictionnaire critique de la ville mobile, verte et sûre*. Rennes : Presses universitaires de Rennes, 178 p.