Session 16
Les territoires peuvent-ils être durables ?

Une vraie révolution des transports et des usages
Florence Parly
Groupe SNCF

Qu'est-ce qu'un territoire durable ?
C'est un territoire vivant qui développe ses entreprises, ses pôles d'attractivité socio-économiques, universitaires et touristiques,…
Il est durable par la mise en place d'actions liées à la préservation de l'environnement. Elles sont indispensables pour préserver les ressources qui ne sont pas infinies (réduction de la pollution, efficacité énergétique globale,…) mais pas suffisantes pour assurer un plein développement humain et économique.

Un des leviers majeurs de développement durable des territoires, c'est bien sûr leurs infrastructures et leur écosystème de mobilité pour continuer à développer la mobilité qui est un droit essentiel de chaque citoyen (accès à l'emploi, à la formation, à la santé, à la consommation, aux loisirs, à l'éducation, à la famille) et éviter la « démobilité » contrainte (circulation alternée, péages, urbains, accessibilité du prix des transports pour éviter une fracture sociale liée à la mobilité…).

Comment les solutions de mobilité peuvent-elles contribuer à ce développement global, durable et à l'attractivité des territoires ?
La mobilité bas-carbone représente un levier majeur pour les territoires dans ce contexte de « métropolisation ». La mobilité est une chaîne dont chaque maillon, chaque acteur, chaque mode, a un rôle complémentaire à jouer. Il y a en effet un vrai changement de paradigme qui ne cesse de s'accélérer :

XXe siècle : mobilité autour de deux modes bien séparés : voiture et transports collectifs (train, avion, bus), basée sur les énergies fossiles et la propriété (voiture). Les modes de transport se développent isolément, de manière souvent concurrente.

XXIe siècle : mobilité autour de nombreux modes connectés, de plus en plus décarbonés, partagés (économie du partage). Les modes s'interconnectent dans une logique d'optimisation des capacités et d'efficacité, de qualité de service et de réduction des impacts sur l'environnement

Les signaux pour cette révolution des modes et des usages sont « au vert » :
– Les progrès technologiques de la voiture vers un véhicule décarboné (voiture électrique performante et de moins en moins chère) ⇒ coût des batteries qui baissent progressivement (plus de 1 000 dollars du kilowattheure en 2007 à une prévision de 230 dollars en 2017-18, soit une baisse de 77% en 10 ans).
– Un usage optimisé (auto partage et covoiturage facilité par le digital) : ⇒ développement de Blablacar ou OUICAR.
– Des voitures de plus en plus sures (voiture autonome) ; il faut se souvenir que l'erreur humaine est à l'origine d'environ 9 accidents mortels sur 10.

Mais cela ne suffira pas pour transporter en volume l'ensemble des voyageurs du quotidien notamment en mass transit pour les flux massifs et concentrés géographiquement mais aussi entre les grandes métropoles

– Ce sont les modes partagés, et bien sûr au de cœur de cette offre les modes « capacitaires » comme le ferroviaire, qui permettent ces déplacements en volume, en vitesse et en sécurité/confort.

Ces modes de « haut débit » se combinent avec d'autres et cela les rend encore plus attractifs : vélo, covoiturage, autopartage, marche…

Comment inciter à développer cette mobilité vertueuse pour les territoires et ses habitants ?
Il faut une double valorisation :
– Celle du prix du carbone élevé : tant pour le prix de la tonne de CO2 sur les marchés des quotas que celui de la contribution climat énergie qui ont tous les deux un impact sur les transports.
– Celle des externalités positives en réintégrant dans les modèles économiques les externalités des différents modes (redonnerait de la valeur au train).
Et les externalités négatives représentent des coûts considérables :

Il n'y a pas de densité urbaine et péri-urbaine facile à vivre sans mobilité facile et le poids croissant du digital facilite les déplacements :
– information en temps réel et optimisation des itinéraires, géolocalisation (appli SNCF), ... billettique unique, dématérialisée et sans contact (NFC) ;
– plateformes pour rapprocher l'offre de la demande (OUICAR, IDVROOM),...

L'enjeu pour nous opérateurs de mobilité : garder l'efficacité du haut débit tout en individualisant le service (Emeraude).

En guise de conclusion
1. Oui les territoires peuvent être durables en développant conjointement environnement et économie. Ces territoires ont besoin de connexions et la mobilité bas-carbone, servicielle y répond.
Deux exemples où une connexion réussit à développer un territoire : Grand Paris, Eole

2. La contribution essentielle de la mobilité pour atteindre l'objectif fixé par la COP21 :
L'accord fixe un objectif de long terme : contenir le réchauffement climatique nettement en dessous de 2°C et poursuivre les efforts pour ne pas dépasser +1,5°C, par rapport à l'ère préindustrielle. Pour respecter le seuil de 2 degrés, les émissions de gaz à effet de serre doivent baisser de 40% à 70% entre 2010 et 2050 au niveau mondial, (Facteur 4 pour les pays développés) et atteindre zéro d'ici à 2100.
Pour la réalisation de ce Facteur 4, le changement majeur repose sur le report modal vers le transport collectif, l'auto-partage et les modes actifs (10 à 20% des flux de voyageurs de la route vers ces modes) ainsi que le passage massif aux véhicules électriques et hybrides.

Voici la mobilité de 2050, celle qui permettra aux territoires d'être durables : deux fois plus de voyageurs en transports collectifs, 4 fois plus de vélos, une voiture intégrée dans une offre plus large et mutualisée, des véhicules partagés 1/3 thermiques, 1/3 hybrides, 1/3 électriques. (ADEME *« Contribution à l'élaboration de visions énergétiques 2030-2050 »).*

Une vraie révolution des transports et surtout des usages.