

Des transports à l'éco-mobilité

Compte-rendu d'articles extraits de la revue Territoires, publié le 13/03/2010 par © Sandrine Manusset



La notion d'écomobilité dans sa définition actuelle "de mobilité durable" est le résultat d'un processus de maturation de 20 ans, commencé depuis les années 70.

Cette évolution est marquée par deux mouvements complémentaires : 1) la diffusion de la problématique des transports des villes aux campagnes et 2) la complexification du sujet d'étude qui passe du partage de la route entre les voitures, les vélos et les piétons (dans l'ordre décroissant d'importance) à la remise en question de l'organisation-même des territoires dénonçant la suprématie de la voiture et autres véhicules motorisés (camions).

Au niveau des acteurs, le traitement de la question des transports passe des services techniques de l'équipement et de la voirie à une question de fond où doivent s'exprimer les opinions politiques des élus. Cette évolution des acteurs en charge de la question des transports est finalisée par l'arrivée des usagers par le biais des processus de concertation.

Définition et construction de l'écomobilité

Le passage de la notion des transports à celle d'écomobilité résulte d'une redéfinition du sujet d'étude et des acteurs en charge de cette question sur le terrain au cours des 30 dernières années.

Selon Francis Papon, le terme "écomobilité" a sans doute été inventé dans les années 80 par l'urbaniste suisse Lydia Bonanomi dans son ouvrage *Le temps des rues* (1990) où l'auteure a montré qu'il était possible de **réduire l'impact de l'automobile individuelle** sur le cadre bâti et de redonner figure humaine à nos villes. L'évolution majeure est de proposer un transfert du trafic motorisé individuel vers l'écomobilité qui correspondant au développement de **l'intermodalité entre la marche, le vélo et les transports en commun**.

Ainsi, l'écomobilité est d'abord une combinaison de différents moyens de transport visant à réduire la circulation des véhicules à moteur individuel.



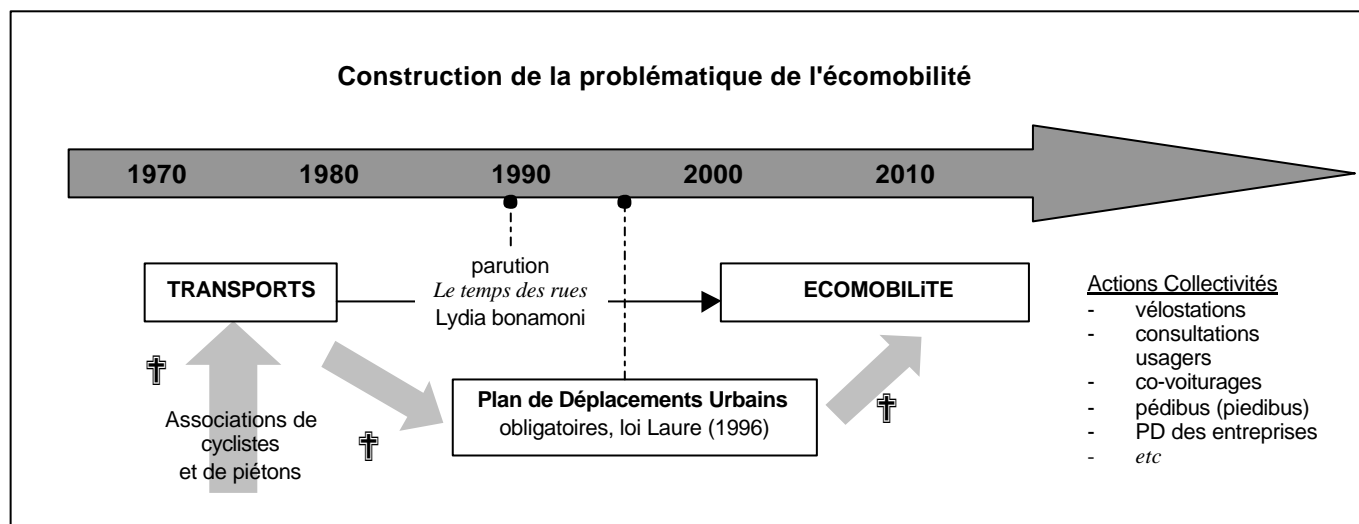
A ce stade, l'écomobilité devient une science pluridisciplinaire où gravitent l'urbanisme (organisation des villes), la sociologie (le pourquoi des déplacements avant le comment), des sciences politiques (qui peut décider), de l'économie (coûts et avantages) et des technologies (véhicules nouvelle génération).

Après les scientifiques, c'est le mouvement associatif qui s'est emparé du concept d'écomobilité. D'abord revendicatives dans les **années 70** (ex : Mouvement de défense de la bicyclette), les **associations de cyclistes** sont devenues les partenaires des collectivités au tournant des années 1995 (ex: Fédération française des usagers de la bicyclette). Francis Papon rappelle également la place moins prépondérante mais quand même significative des **associations de piétons**.

Les associations plus généralistes de l'écomobilité se sont développées avec les préoccupations du Sommet de Rio au début des **années 90**. Reprenant la définition prônée par le Réseau écomobilité, créé en 2001 dans le Lot-et-Garonne, "l'écomobilité est la possibilité de se déplacer, en ville ou en milieu rural, en polluant le moins possible avec le moins de bruit possible, de façon économe et durable, grâce à l'utilisation d'énergie renouvelable".



Soulignant le **rôle moteur des associations dans la promotion de l'écomobilité au niveau local**, Francis Papon rappelle que les collectivités locales se sont elles-mêmes constituées en associations. Il prend comme exemple le Club des villes cyclables créée en 1989 par dix villes qui aujourd'hui est devenu le Club des villes et territoires cyclables et regroupe 950 communes, 2 départements et 2 régions.



Ce mouvement citoyen s'est vu conforté par la réglementation à la fin des années 90. Instaurés par la loi d'orientation des transports intérieurs (Loti, 1982), les **plans de déplacements urbains (PDU)** ont été rendus obligatoires par la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de



l'énergie (Laure) en 1996, et renforcés par la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbain (SRU) en 2000. Les PDU ont explicitement vocation à réduire la circulation automobile

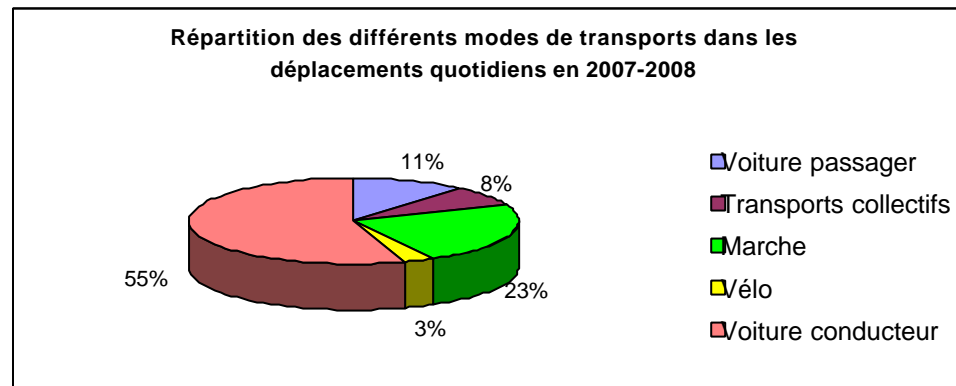
et développer les transports collectifs et les moyens de déplacements économes et moins polluants.

Différents outils ont été mis en place et encore aujourd'hui expérimentés pour répondre à ces objectifs de développement durable des territoires aujourd'hui admis par tous : co-voiturage CG 29, vélostation . Paris, Grenoble, Chambéry, la promotion et l'animation des Plans de déplacements en entreprise (PDE), la mise en place de Plans de déplacements dans les écoles et les collèges (piédibus et non Pédibus qui est une marque déposée), etc.

Le Grenelle de l'Environnement a donné une nouvelle impulsion avec, en particulier, la **démarche Code de la Rue** portée par l'association Rue de l'Avenir.

Les premiers résultats de l'écobilité

Pour souligner les enjeux de l'écobilité et la faible marge de manoeuvre dont les collectivités locales disposent aujourd'hui sur ce sujet combinant les facteurs techniques, urbanistes, sociaux, environnementaux et économiques, nous reprenons un certain nombre des résultats de la dernière enquête nationale Transports et déplacements 2007-2008, présentés par Francis Papon.



L'usage de la voiture en tant que passager représente 11% des déplacements réalisés en semaine, à peine plus que les transports collectifs qui s'élevaient à 8,3%. En fait le mode de déplacement écomobile le plus fréquent en France est la marche avec 23% des déplacements en 2008. Et ce qui est remarquable est que cette part s'est

stabilisée par rapport à 1994 alors qu'elle baissait auparavant.

La part du vélo a aussi tendance à se stabiliser à 2,6% tandis que la progression du parc de vélos continue d'augmenter – ce qui rappelle la différence et le temps de latence dans l'évolution des pratiques. Dans un autre article du même dossier (p 32), Stéphanie Vincent souligne que la moitié des adultes reconnaissent avoir acheté un vélo pour remplacer l'usage de la voiture dans leurs déplacements et ne s'en servent pas (encore). L'usage du

vélo augmente en centre-ville et diminue en zones rurales. Il est délaissé par les ouvriers et prisé par les cadres.

Enfin, d'un point de vue technologique, les avancées sont tenues dans la mesure où seulement 0,1% des voitures neuves vendues émettent "moins de 100 grammes de CO² par kilomètres" qui est la référence aujourd'hui avancée par les constructeurs concernant la gamme des "voitures écologiques".

Contact :
Sandrine Manuset
smanuset@environnement-societe.fr

Sources : Dossier Ecobilité : à la mode mais (encore) à la marge, Territoires, n° 503, Décembre 2009, pp21-35

- ☞ **Qu'est-ce que l'écobilité ?**, Francis Papon, chercheur à l'Inrets (Institut National de recherches sur les transports et leurs sécurités)
- ☞ **Dans nos villes, l'écobilité avance à petits pas**, Sabrina Costanzo, journaliste Territoires (*réflexion de synthèse sur l'avancée de l'écobilité dans les politiques locales*)
- ☞ **A pied, à cheval...**, Mathilde Azerot, journaliste Territoires (*présentation des actions de l'Agence écobilité de l'agglomération de Chambéry*)
- ☞ **Plan de déplacements et services de proximité**, Aline Chambras (*présentation du PDU de Nantes*)
- ☞ Interview de Stéphanie Vincent, Sociologie urbaine de l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne, auteur d'une thèse *Altermobilité : analyse sociologique d'usages de déplacements alternatifs à la voiture individuelle*.
- ☞ Interview de Denis Moreau, Fondateur de l'association Rue de l'avenir qui pilote *la démarche Code de la Rue remettant la marche au centre des modes de déplacement*.

