



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREMIER MINISTRE



PRÉSENTATION DU RAPPORT ▼

► Développement durable

## Les nouvelles mobilités Adapter l'automobile aux modes de vie de demain

Par

**Vincent Chriqui,**

Directeur général du Centre d'analyse stratégique

**Olivier Paul-Dubois-Taine,**

Président du Groupe de travail

Ingénieur général honoraire des Ponts et Chaussées

**Mardi 30 Novembre 2010 à 9h30**

► DOSSIER DE PRESSE

**PLUS  
D'INFOS**

sur [www.strategie.gouv.fr](http://www.strategie.gouv.fr)

■ **Contact Presse :**

Jean-Michel Roullé, Responsable de la Communication

[jean-michel.roulle@strategie.gouv.fr](mailto:jean-michel.roulle@strategie.gouv.fr)

Tél. : +33 (0) 1 42 75 61 37 - Port. : 06 46 55 38 38

[www.strategie.gouv.fr](http://www.strategie.gouv.fr)



# **Les nouvelles mobilités**

## **Adapter l'automobile aux modes de vie de demain**

Ce rapport, commandé par le Gouvernement, a pour objectif d'analyser les évolutions souhaitables des usages de l'automobile dans une perspective de mobilité durable.

Le système automobile d'aujourd'hui, en effet, est de plus en plus difficilement compatible avec les exigences d'un développement durable de nos sociétés, pour des raisons tant environnementales (consommations de ressources énergétiques polluantes) que sociales (accès à la mobilité pour tous) ou territoriales (organisation du développement urbain).

**Comment, dès lors, repenser la place et les conditions d'usage de l'automobile pour apporter à chacun un plus grand choix et une plus grande liberté dans ses déplacements quotidiens ?**

**Ce rapport présente des pistes possibles d'organisation de nos systèmes de mobilité. Il propose également cinq leviers d'action pour permettre aux pouvoirs publics d'accompagner la transition vers de nouvelles mobilités moins émettrices de gaz à effet de serre, conformément aux engagements du Grenelle de l'environnement.**

## Vincent Chriqui, Directeur général du Centre d'analyse stratégique

Le modèle de société fondé sur l'automobile, tel qu'il s'est construit tout au long du XX<sup>e</sup> siècle, n'apparaît aujourd'hui plus durable : d'abord pour des raisons environnementales, car il repose sur la consommation de ressources énergétiques polluantes et non renouvelables, mais aussi pour des raisons industrielles, territoriales, culturelles, sociales et sociétales. Notre système de transport se trouve ainsi confronté à cinq ruptures :

- ▶ longtemps symbole de liberté et de réussite sociale, l'automobile semble, en quelques années, avoir déserté l'imaginaire des jeunes générations, au point que sa possession ne constitue plus une priorité. Beaucoup de Français considèrent la voiture avant tout comme un moyen de transport, une "commodité" et non plus un plaisir. Elle devient un outil au service des déplacements : les conditions sont réunies pour qu'autopartage et covoiturage se développent, avec le soutien des pouvoirs publics ;
- ▶ la révolution numérique du transport ne fait que commencer : grâce au téléphone portable géolocalisé, l'information, et donc la mobilité, seront organisées en réseau. Les *smart devices* – les téléphones "intelligents" – signaleront bientôt à chaque usager, là où il se trouve, les services dont il dispose ainsi que les offres de mobilité pour y accéder. Un porteur de *smart device* sera aussi de plus en plus producteur d'informations à destination des autres utilisateurs, au sein du "nuage numérique" ;
- ▶ les mois qui viennent verront l'arrivée d'une nouvelle génération de véhicules, entièrement électriques ou hybrides. L'enjeu des prochaines années résidera dans notre capacité à intégrer ces véhicules dans une vision globale de la mobilité ;
- ▶ à plus long terme, un nouveau partage de la chaîne de la valeur dans l'automobile pourrait permettre le passage progressif d'une économie de biens à une économie de services. Les nouveaux opérateurs de mobilité proposeraient ainsi un bouquet de services offrant la possibilité à l'usager de mieux se déplacer grâce à une information en temps réel, d'utiliser tous les modes de transport, et aussi de bénéficier à tout moment de l'ensemble des services offerts par le Web ;
- ▶ l'initiative locale sera fondamentale dans l'invention des nouvelles mobilités et des nouveaux services associés à la vie des territoires. Avec l'apport du numérique, il s'agit désormais de "penser la mobilité autrement" pour faciliter l'organisation de territoires et de modes de vie "soutenables" en agissant sur tous les paramètres et en encourageant les initiatives locales.

Tous ces éléments nous invitent à repenser la place de l'automobile dans notre société, à inventer de nouvelles formes de mobilité pour, *in fine*, retrouver les dimensions de liberté et de plaisir qui doivent être associées à nos déplacements.

Au-delà du nécessaire développement des transports collectifs, il nous faut désormais accorder une large place aux petits véhicules légers – à deux, trois ou quatre roues –, aux véhicules électriques ou hybrides rechargeables, à l'automobile partagée, à la redécouverte du vélo – avec assistance électrique si besoin –, à la mise à disposition de l'usager d'une information disponible en temps réel pour optimiser ses déplacements...

Notre mobilité future ne proviendra pas d'une solution unique mais de la conjugaison d'innovations multiples. Cette évolution reposera le plus souvent sur l'initiative privée mais les pouvoirs publics devront l'accompagner. Il leur faudra notamment :

- ▶ organiser le dialogue entre des constructeurs automobiles aux ambitions mondiales et des collectivités territoriales désireuses de mettre en place de nouvelles formes de mobilité ;
- ▶ donner aux autorités organisatrices de transports les compétences nécessaires pour favoriser le développement de nouvelles mobilités ;
- ▶ repenser le partage de la voirie et de l'espace public, au profit du vélo, de véhicules propres peu encombrants, des transports collectifs, tout ce qui constitue les "nouvelles mobilités" ;
- ▶ faciliter l'arrivée de nouveaux opérateurs et services de mobilité par la mise à disposition locale d'espaces publics et par l'adaptation de réglementations nationales ;
- ▶ faciliter le développement de services d'information adaptés aux nouvelles mobilités et à la société numérique.

La conception et la mise en œuvre de ces nouvelles mobilités devront être adaptées aux différents territoires en fonction de leur densité, de leur géographie, de leur activité et des attentes et initiatives des populations. Grandes agglomérations denses, territoires périurbains, villes moyennes, espaces à dominante rurale, tous ces espaces si divers demandent des solutions diverses. Elles seront avant tout "portées" par les usagers eux-mêmes, en tant que consommateurs prescripteurs, producteurs de richesses, porteurs d'une vision territoriale et "inventeurs" de leur propre mobilité.

Elles devront être soutenues au niveau local pour faciliter l'organisation des services de mobilité correspondants, qu'il s'agisse des itinéraires vélo généralisés, des services d'autopartage ou d'information multimodale, mais aussi au niveau global, l'État et l'Union européenne ayant la responsabilité de promouvoir des véhicules économes et peu encombrants.

Ces innovations techniques et sociales sont du ressort de tous, et leur mise en œuvre ne nécessite pas des moyens financiers hors d'atteinte. Elles exigeront toutefois de remettre en cause des habitudes ou des idées reçues, de porter un autre regard sur nos modes de vie et notre organisation sociale, et d'aboutir ainsi à une liberté et à un plaisir retrouvés de nos déplacements.

Le présent rapport constitue la concrétisation des travaux que le Département Développement Durable du Centre d'analyse stratégique mène depuis plusieurs années en matière de mobilité durable, et je veux en remercier tout particulièrement les animateurs, notamment Olivier Paul-Dubois-Taine, président du groupe de travail. Ce rapport n'est bien sûr qu'une étape, et certaines questions méritent d'être approfondies, par exemple celle des territoires ruraux et périurbains. Leur étendue géographique et le manque de rentabilité des transports collectifs qui en résulte conduisent à y privilégier de manière quasi exclusive le mode automobile. Dans un contexte de hausse sur le long terme des prix des carburants, comment y assurer l'accès aux emplois et aux services de la vie quotidienne ? Dans les mois qui viennent, et dans le prolongement de ce rapport, le Centre d'analyse stratégique fera donc de nouvelles propositions, qui se focaliseront sur les territoires à faible densité de population.

**1 ■** Le système automobile, développé et perfectionné tout au long du siècle dernier, a été un formidable instrument de communication et d'échange, symbole de liberté et instrument incontournable de nos modes de vie. Il devrait le rester dans les prochaines années, malgré le renouveau des transports collectifs urbains et interurbains depuis quelques décennies, une priorité réaffirmée par le Grenelle de l'environnement. L'extension du système automobile tel qu'il se présente aujourd'hui apparaît toutefois incompatible avec les exigences d'un développement durable de nos sociétés, en particulier dans les pays émergents, pour des raisons tant environnementales (consommations de ressources énergétiques polluantes) que sociales (accès à la mobilité pour tous) et territoriales (organisation du développement urbain et des modes de vie).

**2 ■** Les importants progrès technologiques attendus dans les motorisations des véhicules thermiques, électriques et hybrides ainsi que dans les énergies utilisées doivent être encouragés par la puissance publique. Cependant, ils ne suffiront à répondre ni aux objectifs de lutte contre le changement climatique, ni aux enjeux sociaux et territoriaux d'une mobilité durable.

**3 ■** La place et les conditions d'usages de l'automobile doivent être repensées dans la perspective de nouvelles mobilités, avec des systèmes de déplacements moins coûteux et surtout moins consommateurs d'énergie par personne transportée, afin d'apporter à chacun un plus grand choix dans ses déplacements quotidiens.

**4 ■** La mise en place de nouvelles mobilités s'appuiera sur le développement de modes de déplacement économes en énergie, communiquant entre eux et offrant des services à valeur ajoutée à l'utilisateur. Il s'agira donc de développer le vélo (y compris avec assistance électrique), les véhicules motorisés à deux ou trois roues (scooters, etc.), ainsi que les petites voitures urbaines, légères et peu encombrantes, dans un univers de services communiquant entre eux. Ces nouvelles mobilités pourraient entraîner une économie de l'ordre de 23 % de l'énergie utilisée par la circulation automobile en France.

**5 ■** Le développement de ces nouvelles mobilités, à la charnière entre l'automobile traditionnelle multifonctions et les déclinaisons du transport public, nécessite à la fois de nouveaux types de véhicules,

des adaptations de la voirie et du stationnement (pour la sécurité et les priorités d'usages), et surtout la mise en place de services de mobilité, fiables et faciles d'accès, couvrant l'ensemble des besoins de déplacements des ménages ou de l'entreprise tout au long de la semaine ou de l'année.

**6 ■** Les collectivités territoriales, notamment les autorités organisatrices de transports urbains, sont appelées à faciliter la mise en place de ces nouveaux services, qui relèvent le plus souvent de l'initiative privée ou de partenariats public-privé. L'organisation de l'espace public et le partage de la voirie constituent à cet effet des leviers majeurs d'incitation.

**7 ■** Compte tenu de l'augmentation de leurs dépenses contraintes, une attention particulière devra être portée à la possibilité pour les ménages les plus défavorisés d'accéder à ces nouveaux services (sans remettre en cause pour autant leur équilibre économique), notamment dans les territoires à faible densité peu desservis par les transports publics. Une attention particulière devra également être portée aux personnes âgées qui renoncent à la conduite de leur véhicule.

**8 ■** Ces nouveaux services ne pourront se développer que s'ils font l'objet de campagnes d'information, nationales et locales, en vue de promouvoir une prise de conscience par l'opinion publique de la nécessaire adaptation de nos modes de vie, appuyée sur des modalités concrètes. Il faudra parallèlement mettre à jour un certain nombre de réglementations – en matière de véhicules, de code de la route, d'assurances et de nouveaux statuts (pour le covoiturage et l'autopartage) – qui pourraient freiner le développement des nouvelles mobilités et des nouveaux usages de l'automobile.

**9 ■** Le développement des véhicules électriques et la location de batteries pourraient conduire à l'apparition d'opérateurs de mobilité, sous de multiples formes : plutôt qu'en encadrer a priori le statut possible, il appartient aux autorités publiques d'en favoriser le développement et d'accompagner les initiatives locales. Face au marché mondial, les constructeurs et équipementiers français pourraient ainsi bénéficier d'un laboratoire d'expérimentation de nouveaux produits et services dans des territoires qui auraient développé une politique d'accueil et de facilitation de "nouvelles mobilités durables".

## Les nouvelles mobilités recouvrent quatre champs peu ou insuffisamment exploités :

- ▶ l'usage de véhicules motorisés légers, moins encombrants et moins consommateurs d'énergie (deux-roues motorisés et voitures urbaines à deux ou quatre places, possédées ou partagées, électriques et thermiques) ;
- ▶ le développement d'une économie de services qui se substituent à l'usage exclusif d'un véhicule possédé ;
- ▶ l'adaptation du transport et de la mobilité à l'ère du numérique ;
- ▶ la redécouverte du vélo (vélo simple, à assistance électrique, à trois roues, etc.).

Leur développement dans les différents territoires et bassins de vie, qui repose principalement sur l'initiative privée, peut néanmoins être favorisé par l'État et les collectivités territoriales à travers cinq leviers d'action.

### 1 ▶ Accompagner le développement de véhicules propres et économes adaptés aux territoires

**Recommandation n° 1** ■ Organiser un forum national entre les constructeurs automobiles et les autorités locales sur les grandes orientations et priorités de la mobilité automobile dans les différents territoires.

**Recommandation n° 2** ■ Faciliter, grâce à des financements de l'État, les expérimentations de nouvelles mobilités dans des "zones pionnières".

**Recommandation n° 3** ■ Adapter la réglementation technique aux véhicules du futur, notamment aux petits véhicules décarbonés.

**Recommandation n° 4** ■ Mesurer les performances réelles des différents systèmes de mobilité.

### 2 ▶ Donner aux autorités organisatrices de transports les compétences leur permettant de favoriser le développement des nouvelles mobilités

**Recommandation n° 5** ■ Conformément à la loi de programmation issue du Grenelle de l'environnement, élargir aux services de mobilité les compétences des actuelles autorités organisatrices de transports, dont la dénomination deviendrait "autorités organisatrices de transports et de mobilité durables" ; étendre le champ des plans de déplacements urbains aux nouveaux services de mobilité et usages de l'espace public urbain ;

**Recommandation n° 6** ■ Prendre en compte les nouveaux services de mobilité dans les plans climat-énergie territoriaux.

**Recommandation n° 7** ■ Mener des démarches de dialogue et de concertation avec les usagers-citoyens à l'échelle des bassins de vie, afin de favoriser les initiatives locales.

**Recommandation n° 8** ■ Favoriser l'installation de relais de proximité pour conseiller les usagers dans leurs déplacements et accompagner les initiatives privées de nouveaux services de mobilité.

**Recommandation n° 9** ■ Prévoir l'élaboration de plans de déplacements et de mobilité dans les zones touristiques à fort afflux de population saisonnière.

**Recommandation n° 10** ■ Inciter à l'usage du transport ferroviaire pour les longs trajets touristiques par des offres combinées associant le train et la location d'une voiture.

### 3 ▶ Repenser la hiérarchie de l'espace public et le partage de la voirie

**Recommandation n° 11** ■ Adopter un objectif de 10 % à 20 % de part des déplacements à vélo selon les territoires. À cette fin, l'État devrait favoriser de nouvelles expérimentations et diffuser les expériences réussies de partage de l'espace public.

**Recommandation n° 12** ■ Créer une police spécifique de la mobilité urbaine, en confiant aux maires l'ensemble des prérogatives en matière de circulation et de stationnement (réglementation, contrôle et sanctions, recouvrement du produit des amendes) destinées à faciliter les mobilités au service du développement durable et leur permettant notamment d'affecter une partie de l'espace public à des services de mobilité ou à certaines catégories de véhicules.

### 4 ▶ Faciliter l'arrivée de nouveaux services et opérateurs de mobilité

**Recommandation n° 13** ■ Encourager le développement des services d'autopartage, bénéficiant d'espaces publics équipés de stations de recharge pour véhicules électriques.

**Recommandation n° 14** ■ Étendre la pratique du covoiturage, en facilitant l'usage collectif d'automobiles personnelles sous-utilisées.

**Recommandation n° 15** ■ Permettre la généralisation, dans le cadre de l'aide personnalisée à l'autonomie (APA), du transport des personnes âgées afin qu'elles puissent continuer à exercer un certain nombre d'activités en dehors de leur domicile.

**Recommandation n° 16** ■ Inventer les assurances adaptées aux nouvelles mobilités et à des usages partagés de l'automobile.

### 5 ▶ Faciliter le développement de services d'information adaptés aux nouvelles mobilités et à la société numérique

**Recommandation n° 17** ■ Lancer au niveau national un appel d'offres pour le développement de systèmes et/ou de logiciels d'information des usagers des nouvelles mobilités.

**Recommandation n° 18** ■ Promouvoir des systèmes innovants de mobilités communicantes, en veillant à ce que les pôles de compétitivité relatifs aux transports et à la mobilité d'une part, et ceux développant des solutions communicantes d'autre part, croisent leurs compétences pour répondre conjointement aux appels à projets de recherche et développement.

**Recommandation n° 19** ■ Créer une obligation légale imposant aux opérateurs de services de mobilité de rendre accessible à tous, sous un format informatique approprié, l'ensemble de leurs données relatives à l'offre de transport public.

## Composition du groupe de travail

### ▶ **Président**

**Olivier Paul-Dubois-Taine**, ingénieur général honoraire des Ponts et Chaussées

### ▶ **Rapporteurs**

**Christine Raynard et Pierre-Henry Suet**, Centre d'analyse stratégique

### ▶ **Coordinateur**

**Dominique Auverlot**, Centre d'analyse stratégique

### ▶ **Assistante**

**Élise Martinez**, Centre d'analyse stratégique

### ▶ **Membres**

**Philippe Botte**, MERCUR

**Jean-François Crola**, ministère de l'Économie, de l'Industrie et de l'Emploi

**Yves Geffrin**, MEEEDM – CGDD

**Caroline Le Moign**, Centre d'analyse stratégique

**Véronique Massenet**, ministère de l'Économie, de l'Industrie et de l'Emploi

**Pascal Mignerey**, DIACT

**Gabriel Plassat**, ADEME

**Grégoire Postel-Vinay**, ministère de l'Économie, de l'Industrie et de l'Emploi

**François Prochasson**, Ville de Paris

**Laurent Sabatier**, CERTU

**Patricia Varnaison-Revolle**, CERTU



AUTRES  
DOCUMENTS  
DISPONIBLES

sur [www.strategie.gouv.fr](http://www.strategie.gouv.fr), rubrique publications

**Rapport et annexes - Note de synthèse :**  
**Les nouvelles mobilités : adapter l'automobile aux modes de vie de demain**



Directeur de la publication :  
Vincent Chriqui, Directeur général  
Directeur de la rédaction :  
Pierre-François Mourier,  
Directeur général adjoint

Contact presse :  
Jean-Michel Roullé, responsable  
de la Communication  
01 42 75 61 37 / 06 46 55 38 38  
[jean-michel.roulle@strategie.gouv.fr](mailto:jean-michel.roulle@strategie.gouv.fr)

Le Centre d'analyse stratégique est une institution d'expertise et d'aide à la décision placée auprès du Premier ministre. Il a pour mission d'éclairer le gouvernement dans la définition et la mise en œuvre de ses orientations stratégiques en matière économique, sociale, environnementale et technologique. Il préfigure, à la demande du Premier ministre, les principales réformes gouvernementales. Il mène par ailleurs, de sa propre initiative, des études et analyses dans le cadre d'un programme de travail annuel. Il s'appuie sur un comité d'orientation qui comprend onze membres, dont deux députés et deux sénateurs et un membre du Conseil économique, social et environnemental. Il travaille en réseau avec les principaux conseils d'expertise et de concertation placés auprès du Premier ministre : le Conseil d'analyse économique, le Conseil d'analyse de la société, le Conseil d'orientation pour l'emploi, le Conseil d'orientation des retraites, le Haut conseil à l'intégration.