

THE MOBILITY TIMES

LE MAGAZINE PROSPECTIF
THE MOBILITY SPHERE

ÉDITION
#1

INTERVIEW

**Mobilité décarbonée
et villes vivables**

Page 4

VUE D'ENSEMBLE

**La mobilité
à travers l'Europe**

Page 10

MOBILITÉ POUR TOUS

**Le défi de
l'inclusion**

Page 12



**Mobilité
décarbonée,
mobilité pour
tous.**



THE MOBILITY SPHERE
Transformative, sustainable insights
by transdev

 **transdev**
the mobility company

VOUS SAVEZ QU'EN
EUROPE IL EXISTE DES
MODES DE TRANSPORT
DÉCARBONÉS PLUS
SÛRS ?



DELIGNE

À propos de *The Mobility Times*



Nous sommes fiers de vous présenter le premier numéro de *The Mobility Times*, un magazine qui retrace le parcours de *The Mobility Sphere*, groupe de réflexion créé par Transdev et dédié à la mobilité de demain. Chaque numéro se concentrera sur les thèmes des forums de *The Mobility Sphere*.

Cette édition retrace le premier forum qui s'est tenu à Amsterdam le 4 octobre 2023, pendant lequel des experts de divers horizons ont exploré le thème « **Mobilité décarbonée, mobilité pour tous : Transformer la façon dont nous nous déplaçons** ». Il reprend les points forts de leurs interventions, des interviews de participants, des citations et des points de vue, des profils et une analyse des défis à venir, associés à l'expertise et à l'expérience du groupe Transdev.

Retrouvez des vidéos et des contenus plus approfondis sur transdev.com



CHIFFRES



La demande de transport de passagers en Europe a augmenté de **20%** entre 2000 et 2019



En 2021, les émissions gaz à effet de serre dues aux transports représentaient environ **25%** des émissions totales de l'UE



La part de l'énergie utilisée pour les transports dans l'UE et provenant de sources renouvelables est passée de moins de **2% en 2005** à **8,7% en 2022** selon les premières estimations

Source: Agence européenne pour l'environnement, Rapport sur les transports et l'environnement, 2022

INTERVIEW

François Gemenne

Membre du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), professeur à HEC Paris et Sciences Po, et conseiller scientifique pour *The Mobility Sphere*.



« Accomplir beaucoup plus »

La mobilité décarbonée : un levier essentiel pour des villes où il fait bon vivre

Pourquoi avons-nous besoin du groupe de réflexion *The Mobility Sphere* ?

Les gens craignent que l'action en faveur du climat ne se traduise par une augmentation des coûts et une diminution de la mobilité personnelle. C'est exactement le bon moment pour lancer *The Mobility Sphere*, car nous devons résoudre ce dilemme, montrer que la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur de la mobilité n'est pas une contrainte, mais qu'elle peut aussi être un projet et une opportunité pour de meilleurs transports.

The Mobility Sphere consiste à rassembler un large éventail d'acteurs impliqués dans la mobilité, tant dans le privé que dans le public, qu'il s'agisse de fournisseurs ou d'utilisateurs des transports, et de les faire réfléchir ensemble à la meilleure façon de réaliser une transition juste dans le secteur de la mobilité.

Pourquoi l'humanité éprouve-t-elle des difficultés à traiter des questions à long terme comme le changement climatique ?

Nous avons une forte inertie dans le système climatique. Le changement climatique est un problème de stock et non de flux. Le problème vient de l'accumulation des gaz à effet de serre au cours des siècles passés et c'est la raison pour laquelle de nombreux jeunes éprouvent de la rancune à l'égard de leurs aînés. Ils se rendent compte qu'ils souffriront des effets du changement climatique alors que cela n'a rien à voir avec leurs propres émissions mais avec celles des générations précédentes. C'est à cause de cette déconnexion dans le temps et l'espace entre nos actions et leurs effets, que nous n'avons pas la possibilité d'expérimenter concrètement les résultats de ces dernières. Et c'est là une difficulté cognitive majeure.

Le forum d'Amsterdam vous a-t-il donné l'espoir que ces difficultés puissent être surmontées ?

Nous avons toujours insisté sur les avantages connexes de l'action en faveur du climat, en disant aux gens que s'ils mangeaient moins de viande, ils pourraient avoir une alimentation plus saine et réduire le risque de certaines maladies. Nous leur avons dit qu'ils devraient faire du vélo plutôt que de prendre leur voiture pour les trajets courts, parce qu'ainsi, ils pourraient faire de l'exercice et profiter de l'air frais. Mais ce qui m'a frappé lors de la première conférence, c'est que les co-bénéfices de la décarbonation de la mobilité dans les villes sont si importants pour la construction de villes plus agréables à vivre que nous devrions peut-être envisager les choses dans l'autre sens. Non plus penser aux co-bénéfices de la décarbonation, mais à la décarbonation en tant qu'effet de la construction de villes plus agréables à vivre. Il pourrait s'agir d'un changement fondamental si la décarbonation n'était plus l'objectif mais le bénéfice de nos actions dans la refonte des transports et des villes et notre façon d'interagir avec les autres.

Comment pouvons-nous nous assurer que la décarbonation des transports profite à tout le monde ?

L'un des principaux objectifs de la création du groupe de réflexion était de travailler sur la décarbonation des transports et de la mobilité. Mais ce faisant, nous pouvons redessiner les villes et, par conséquent, nos relations les uns avec les autres et la manière dont nous vivons. Nous devons réfléchir aux liens entre les personnes qui vivent dans les villes et ceux qui les utilisent ou s'y rendent.

Nous avons tendance à opposer les gens entre eux, les habitants des centres urbains et ceux des banlieues, les automobilistes aux usagers des transports publics, les usagers de certains transports publics et ceux d'autres transports publics comme s'ils étaient en concurrence. Je pense qu'il faut reconnaître que nous utilisons tous des moyens de transport différents.

Ce qui crée un certain ressentiment chez les habitants des régions périurbaines ou rurales, c'est qu'ils ont l'impression que tous les efforts et les investissements sont concentrés dans les villes et qu'ils sont exclus de la décarbonation en tant que projet politique. La décarbonation de la mobilité ne sera pas une réussite si les gens se sentent exclus. Le défi de ce groupe de réflexion est d'essayer d'éviter cela en considérant l'équité non seulement comme une sorte de grand principe moral général, mais aussi comme une condition de l'efficacité. C'est la raison pour laquelle *The Mobility Sphere* peut accomplir bien plus que ce pour quoi elle a été conçue.

6% d'augmentation des émissions de CO₂ liées à l'énergie dans le monde en 2021, la plus forte hausse annuelle jamais enregistrée.

Source: Agence internationale de l'énergie



Nos villes ont été façonnées par et pour la voiture. Mais aujourd'hui, nous devons créer les conditions de base pour un **accès facile et intuitif aux transports publics.**



Madeleine Masse

Architecte et urbaniste, Présidente fondatrice de l'Atelier SOIL (France)



La décarbonation est une nécessité absolue. Nous ne devons pas être alarmistes, mais dire aux gens de manière calme et rationnelle qu'il s'agit d'une priorité et qu'il faut s'en occuper.



Katarína Cséfalvayová

Directrice de l'Institut pour l'Europe centrale et chef de file de *Danube Tech Valley Initiative*, ancienne membre du Parlement (Slovaquie)

« Nous n'aimons pas être isolés, pouvons-nous utiliser cette idée pour inciter les gens à sortir de leur voiture ? »

Jean-Philippe Peuziat

Directeur du département Affaires publiques et européennes, Union des transports publics et ferroviaires (France)



Nous disposons d'un espace routier limité dans nos villes, et **il doit être disponible pour les personnes qui se déplacent ensemble** plutôt que séparément.



Brian Caulfield

Professeur en transport et chef de département à *Trinity College Dublin*, expert auprès de l'autorité nationale des transports (Irlande)

« Nous avons des villes, de Bogotà à Amsterdam, en passant par Prague, qui font des choses très intéressantes. Comment pouvons-nous capitaliser sur les progrès réalisés localement pour surmonter l'obstruction au niveau national ? »

Sylvain Haon

Directeur de la stratégie, Association internationale des transports publics (Belgique)

INSPIRATIONS D'AMSTERDAM

Entendu au forum *The Mobility Sphere*

« Pourquoi ne pas intégrer la réalité virtuelle dans l'étude des espaces conçus ? On pourrait prendre un groupe représentatif de personnes et leur faire l'expérience de l'espace avant de le construire. »

Artoghrl Alishbayli

Étudiant en doctorat en neurosciences comportementales, Université Radboud (Pays-Bas)

« Nous devons comprendre et dire à tout le monde et aux décideurs, que **la transition vers le zéro carbone n'est pas une punition, mais la solution.** Tout le monde y gagne. »

Karima Delli

Membre du Parlement européen, Présidente de la Commission des Transports et du Tourisme (UE)

« Je me préoccupe de la justice environnementale. Les habitants des zones rurales sont peut-être moins conscients de ces problèmes, mais ils paient le plus lourd tribut de nos modes de vie. »

Samah Karaki

Neuroscientifique, fondatrice du *Social Brain Institute* (France)



Qu'en est-il de nos enfants ? Nous nous demandons souvent « quel sera l'impact sur les voitures », mais rarement « quel sera l'impact sur les personnes les plus jeunes et les plus vulnérables ». **Nous devons créer une ville à l'échelle de tous les petits.**



Elke Van den Brandt

Ministre du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la mobilité, des travaux publics et de la sécurité routière (Belgique)

« Le défi de la mobilité n'est pas seulement une question de technologie. Il s'agit de politique et de gouvernance, et de réunir des intérêts et des visions du monde différents. »

Charlotte Halpern

Chercheuse au Centre d'études européennes et de politique comparée de Sciences Po (France)



L'inclusivité en matière de mobilité signifie l'égalité des droits de chacun pour se rendre de la maison à l'école, au travail et pour faire ses courses. Tout ce dont les gens ont besoin.



Zeina Nazer

Co-fondatrice du *Cities Forum* (Royaume-Uni)



FUTUR

Vivre dans la ville de 2050

Comment mobilité et développement urbains vont-ils aller de pair ?

Les villes sont souvent le point de départ de notre réflexion sur l'avenir de la mobilité. C'est là que la densité de population est la plus forte, que les embouteillages et la pollution sont les plus importants et que des solutions telles que des transports publics de qualité auront le plus d'impact, car un grand nombre de personnes ont besoin de se déplacer quotidiennement.

« Plus de 70 % de la population mondiale vit dans les villes », a rappelé Zeina Nazer, cofondatrice de *Cities Forum*, à Amsterdam lors du premier forum *The Mobility Sphere*. « En aidant les villes, nous aidons la majorité du monde ».

Le désir de réinventer la ville moderne au profit de tous est partagé par plusieurs experts présents à Amsterdam. Elke Van den Brandt, ministre bruxelloise chargée de la mobilité, a précisé : « Pour moi, la mobilité n'est jamais un objectif. C'est l'instrument que j'utilise pour offrir une meilleure qualité de vie aux Bruxellois ».

Madeleine Masse, architecte disposant d'une grande expérience du réaménagement des espaces publics à Paris, précise les enjeux « nous devons intégrer toutes ces notions d'intermodalité et de connexions et aller vers un modèle différent. Il faut rendre l'espace urbain aux habitants. Nous construisons des pistes cyclables et des couloirs de bus, sans oublier les piétons, car

nos villes ne sont pas souvent très praticables. Les transports en commun doivent être une priorité, surtout pour les personnes qui parcourent de longues distances. **Nous devons faire de la place pour les infrastructures environnantes, les gares, les stations de tramway et les gares routières, afin de pouvoir déplacer le plus grand nombre de personnes d'un endroit à l'autre.** Les experts s'accordent à dire que l'utilisation de la voiture devra diminuer et celle des transports publics augmenter si l'on veut que les villes deviennent plus agréables à vivre.

« La plupart des villes ont essayé de réaffecter l'espace afin d'abandonner le rôle dominant des voitures au profit d'autres types de mobilité », souligne Charlotte Halpern, chercheuse au Centre d'études européennes et de politique comparée de Sciences Po.

« Cela créera également des opportunités d'utiliser l'espace différemment », selon Elke Van den Brandt. « Les voitures occupent environ 70 % de l'espace public à Bruxelles, par le biais des voies de circulation ou des parkings. Si nous pouvons récupérer un peu de cet espace, nous pouvons construire des terrasses pour les cafés, des aires de jeux, des pistes cyclables et des couloirs de bus. Nous pouvons faire beaucoup de choses. » ●●●

LES VILLES EN CHIFFRES

● **D'ici 2050, le nombre de mégapoles** (avec une population de plus de 10 millions d'habitants) **devrait passer à 50, contre 33 en 2023.**¹

● La population urbaine mondiale est passée de 751 millions en 1950 à **4,2 milliards en 2018.**²

● **75%** des Européens vivent dans des zones urbaines.³

● **En 2020, Paris** était la plus grande agglomération de l'UE, à la 29^{ème} place du classement mondial³ avec **11 millions d'habitants.**



Sources

¹ Institute for Economics and Peace, 2023 Rapport sur les menaces écologiques

² Nations unies, Rapport sur les perspectives d'urbanisation dans le monde 2018

³ Eurostat



●●● Zeina Nazer a quant à elle ajouté : « **Il est très important d'être attaché à l'endroit où l'on vit. Si vous aimez votre ville, vous en prenez soin. Elle devient votre maison.** »

Selon les experts, pour inciter les automobilistes à opter pour des modes de transport plus durables, les villes doivent leur proposer des transports publics propres, fiables et sûrs, qui circulent fréquemment.

L'avenir de la mobilité exige une approche globale, avec des politiques répondant aux besoins spécifiques des zones urbaines et périurbaines. **Pour en savoir plus, voir page 12.**

On peut espérer que, dès qu'une alternative crédible sera proposée, les automobilistes seront davantage enclins à opérer ce changement. Selon Mme Nazer, les politiques publiques devraient jouer un rôle clé pour encourager cette transition. « **Je voudrais qu'il soit plus difficile pour les gens de choisir leur véhicule personnel si les transports publics sont disponibles. La formation et l'éducation du public sont donc très importantes.** »

Les trajets domicile-travail

Les déplacements dans et hors des villes au cœur de la révolution de la mobilité.

L'essor de la ville en tant que centre de l'activité humaine remonte à des milliers d'années. Que ce soit pour le commerce, l'industrialisation ou, plus récemment, l'économie de la connaissance, le développement urbain a été au centre de l'expérience humaine. Leur rôle de vastes bassins d'emploi, d'éducation, de culture et de divertissement place les villes au premier rang des défis à relever en matière d'infrastructures, en particulier de mobilité.

« **La ville moderne a d'abord été caractérisée par de vastes réseaux d'eau, de gaz et d'électricité créés au cours de la révolution industrielle** » rappelle Arnaud Passalacqua, professeur à l'École d'Urbanisme de Paris. Puis sont apparues les solutions de mobilité, à commencer par les charrettes à cheval puis la voiture qui a « créé ses propres réseaux ». Les voitures ont contribué à créer et distribuer les bénéfices de la croissance économique, mais aujourd'hui, « notre modèle urbain est dépassé », affirme-t-il, alors que la congestion, la pollution et le changement climatique appellent à repenser en profondeur la mobilité urbaine.

Quelle est la prochaine étape ? La plupart des experts s'accordent à dire que les mobilité urbaine et périurbaine de demain s'appuieront sur plusieurs modes de transport fonctionnant

ensemble de manière transparente, chacun présentant la meilleure solution pour chaque partie du trajet.

Cette approche multimodale peut être observée à la gare de Moncloa, à Madrid, un exemple emblématique de la mobilité contemporaine. Autour du centre commercial de la gare, reliées à deux lignes de métro, se trouvent des stations de location de trottinettes électriques et de vélos, ainsi que des arrêts pour plusieurs bus. Un escalator conduit les passagers dans un vaste hall aux entrées numérotées : c'est le point de départ des cars express où 5 000 bus transportent quotidiennement 180 000 passagers vers et depuis les zones périurbaines et rurales autour de la métropole, en ne desservant que quelques arrêts sur le trajet, ce qui leur permet de parcourir rapidement de grandes distances.

Renforçant sa politique multimodale, la capitale espagnole a mis en place une carte unique valable pour tous les modes de transport, y compris les vélos de location.

Récemment, la région parisienne a annoncé une initiative allant dans le même sens, avec un plan visant à créer 45 lignes de bus express et des projets d'infrastructure connexes, d'ici 2030.

“

La plupart des villes ont essayé de réaffecter l'espace afin d'abandonner le rôle dominant des voitures au profit d'autres types de mobilité.

”

Charlotte Halpern

Chercheuse au Centre d'études européennes et de politique comparée de Sciences Po (France)



“

Nous devons faire de la place pour les infrastructures environnantes, pour les gares ferroviaires, les stations de tramway et les gares routières, afin de pouvoir déplacer le plus grand nombre possible de personnes d'un endroit à l'autre.

”

Madeleine Masse

Architecte et urbaniste, présidente fondatrice de l'Atelier SOIL (France)



Vous créez une prise de conscience dans le présent, avec un effet secondaire très agréable, à savoir un meilleur climat pour nous tous plus tard. Amsterdam fait un excellent travail dans ce domaine.



Manu Lageirse

Directeur général de Transdev Pays-Bas

AMSTERDAM : UN LABORATOIRE POUR L'AVENIR DE LA MOBILITÉ

The Mobility Times s'est entretenu avec Manu Lageirse, DG de Transdev Pays-Bas, au sujet d'Amsterdam, la ville choisie pour le premier forum de The Mobility Sphere en octobre 2023.

Amsterdam est-il un bon endroit pour parler de l'avenir de la mobilité ?

Nous avons beaucoup de discussions en cours sur la façon dont on se déplace. Le gouvernement néerlandais a fait le choix de privilégier les transports publics avant tout le monde. C'est un choix politique. Le gouvernement a choisi la voie des transports publics à grande échelle et a pris des engagements très tôt.

Avez-vous des exemples concrets ?

D'ici 2025, les Pays-Bas ne veulent plus de nouveaux bus qui ne soient pas à zéro émission. Ils ont également mis en place une politique visant à rendre le stationnement automobile coûteux. Beaucoup de gens vont à Amsterdam. On constate que 70 % des personnes qui se rendent dans une zone où les places de parking sont chères (8 ou 10 euros de l'heure) prennent désormais les transports publics.

Qu'implique le fait d'évoluer dans le secteur des transports dans un tel environnement ?

C'est l'un des marchés les plus concurrentiels que nous ayons, et comme nous sommes à l'avant-garde du zéro émission, il est très gourmand en capitaux. En raison de l'engagement du gouvernement, nos clients sont parmi les plus matures que l'on puisse trouver en Europe.

Nous disposons donc d'une combinaison de clients très professionnels et d'une grande concurrence, et c'est la raison pour laquelle la plupart des innovations ont lieu aux Pays-Bas.

Avez-vous des conseils à donner aux autres villes ?

Si vous évoquez un changement qui n'affectera réellement votre vie que dans 30 ans, peu de personnes seront incitées à agir. En revanche, si vous mettez l'accent sur des villes agréables à vivre, cela devient une aspiration concrète et immédiate. Vous créez une prise de conscience dans le présent, tout en générant l'effet bénéfique d'un climat amélioré pour tous à long terme. Amsterdam fait un excellent travail dans ce domaine.



Pourquoi Amsterdam ?

La capitale néerlandaise était un choix évident pour le premier forum de *The Mobility Sphere*.

Amsterdam est la capitale d'un pays qui est en première ligne face aux impacts du changement climatique en Europe et qui met en œuvre certaines des solutions de transport les plus innovantes.

Les Pays-Bas possèdent l'un des réseaux routiers les plus denses au monde, mais aussi un réseau ferroviaire bien développé et des infrastructures cyclables de classe mondiale. Le pays a mis au point plusieurs initiatives qui inspirent les décideurs politiques d'autres pays, notamment en ce qui concerne la *smart mobility*, les zones zéro émission et les transports publics durables. Les autorités néerlandaises défendent une « approche multipartite de la multimodalité », créant une dynamique pour amener les transports routiers privés et publics à des niveaux d'émission zéro, notamment les bus.

À partir de 2025, tous les nouveaux bus aux Pays-Bas devront utiliser une énergie ou un carburant 100 % renouvelable. Et tous les bus devront être totalement zéro émission à partir de 2030.

Plus de 9 Néerlandais sur 10 vivent en ville, ce qui fait de la quasi-totalité du pays un laboratoire pour l'amélioration des transports urbains, en particulier sa métropole, Amsterdam. Dans sa dernière initiative, la Ville a abaissé la limite de vitesse à 30 km/h dans la plupart des rues. Elle a également créé des voies spéciales pour les transports publics qui peuvent rouler à 50 km/h.

Tous ensemble, maintenant

Pourquoi la coopération est essentielle pour réussir la révolution de la mobilité

Quels que soient les efforts des entreprises, des autorités ou des gouvernements pour façonner la mobilité du futur, ils porteront davantage de fruits si toutes les parties prenantes unissent leurs forces. C'est l'un des enseignements majeurs du forum *The Mobility Sphere*, qui s'est tenu à Amsterdam.

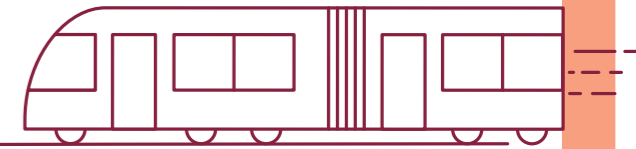
« **Tout le monde sait ce qu'il faut faire, les solutions sont disponibles,** » a déclaré Karima Delli, membre du Parlement européen et présidente de la Commission des Transports et du Tourisme, au forum d'Amsterdam. « J'encourage les gouvernements des Etats membres à cesser de tergiverser, d'être divisés. Le transport doit devenir leur plus grande priorité ».

Charlotte Halpern, chercheuse au Centre d'études européennes et de politique comparée de Sciences Po, a convenu que les gouvernements ont un rôle majeur à jouer pour unir tous les acteurs de la mobilité. « **Les autorités publiques peuvent jouer un rôle central dans ce processus et définir les principales cibles et les objectifs à atteindre en tant que société.** »

L'objectif de l'UE d'atteindre la neutralité carbone dans le secteur de la mobilité d'ici 2050 en est un exemple. « C'est un objectif important. Les Etats membres ont très bien réussi à fixer les objectifs et ils ont de beaux projets. Ils ont moins bien réussi à les mettre en œuvre », a déclaré Charlotte Halpern.

« **Au cours des prochaines années, l'accent devra être mis sur la mise en œuvre concrète, tout en réintégrant le grand public, les entreprises et les mouvements sociaux dans le débat.** » Des progrès ont déjà été réalisés, a-t-elle ajouté : « Dans certaines villes de l'UE, il a été décidé de centraliser le leadership en matière de mobilité pour éviter que le portefeuille ne soit fragmenté entre différents responsables : l'un pour les vélos, un autre pour les voitures, et un troisième pour le stationnement. L'objectif est d'adopter une approche plus holistique de ce que la mobilité pourrait devenir ».

Samah Karaki, neuroscientifique, a mis en garde contre l'idée que les défis complexes de la mobilité puissent être résolus à un seul niveau, qu'il soit politique, technologique, entrepreneurial ou individuel. « **Il est préférable d'aborder ces questions de manière systémique et pluridisciplinaire,** » a-t-elle déclaré lors du forum d'Amsterdam. « **Nous devons inclure tous les acteurs qui ont une contribution à apporter.** »



INTERVIEW

Le changement, oui ! Mais comment ?

La neuroscientifique Samah Karaki explique au *Mobility Times* pourquoi nous avons du mal à modifier nos comportements et comment les gouvernements peuvent nous aider.

Pourquoi les gens ont-ils du mal à modifier leur comportement, par exemple en passant de la voiture à un mode de transport à faible émission de carbone ?

Nous résistons au changement pour une raison très simple : nous sommes très occupés. Nous avons déjà une charge cognitive énorme, tellement de choses se passent dans notre cerveau en même temps. Nous avons tendance à privilégier les coûts et les avantages à court terme par rapport à ceux à long terme. C'est ce qu'on appelle l'actualisation hyperbolique.

Quelle solution les neurosciences peuvent-elles apporter ?

Lorsque l'on veut remplacer un comportement par un autre, le moyen le plus efficace est d'ajouter des difficultés au comportement que l'on veut arrêter et de faciliter le comportement que l'on veut adopter.

Comment cette stratégie se traduit-elle dans le débat sur la mobilité ?

En matière de mobilité, au lieu de parler de raisons psychologiques individuelles, nous devrions nous concentrer sur la création d'infrastructures de transport public et nous poser les questions suivantes : ces infrastructures sont-elles accessibles, pratiques, de haute qualité et fiables ? Quelle est la distance qui sépare les gens de leur emploi ou de leur école, et dans quels types de zones vivent-ils ? Une fois ces questions résolues, il faut accroître les tracas pour ceux qui utilisent encore leur voiture privée.

Vous facilitez donc le choix des gens ?

L'idée est de rendre le changement vraiment implicite, de sorte que les gens n'aient pas à ajouter un choix et à s'engager dans une charge cognitive supplémentaire.





STOCKHOLM

Suivre le mouvement

L'autorité des transports publics de Stockholm propose d'intégrer pleinement les déplacements en bateau dans les transports publics urbains de la capitale suédoise, entourée par l'eau. Le transport maritime génère 75 % d'émissions de CO₂, en moins que les trajets en voiture par passager et mérite la même attention que le métro, les trains de banlieue, les bus et les chemins de fer locaux dans les projets visant à décarboner les transports. Des arrêts sûrs et pratiques, davantage d'itinéraires, des tarifs communs et des navires respectueux du climat sont essentiels pour libérer le potentiel du transport fluvial.

La mobilité à travers l'Europe

SLOVAQUIE



Katarína Cséfalvayová

Directrice de l'Institut pour l'Europe centrale et chef de file de la *Danube Tech Valley Initiative*, ancienne membre du Parlement (Slovaquie)

Un avantage concurrentiel considérable

Les voitures ont-elles un statut particulier en Slovaquie ?

Les gens considèrent leur voiture comme un symbole de statut social, ils veulent de belles voitures avec des équipements visibles. C'est l'une des choses qui rendra très difficile le verdissement des transports en Europe centrale et orientale, car la majorité des déplacements s'effectuent en voiture.

Qu'en est-il de la politique ?

Les thèmes écologiques sont toujours considérés comme étant représentés par une petite partie des partis politiques très libéraux et très progressistes.

Et il y a une méfiance de la part de la majorité, des partis conservateurs et de leurs électeurs à l'égard des politiques vertes et de transition écologique.

Certains pays d'Europe centrale et orientale risquent-ils de se sentir exclus des politiques vertes de l'UE ?

Oui, et les pays qui se sentent exclus sont plus vulnérables aux politiques populistes alimentées par des récits de désinformation.

Pourtant, vous semblez optimiste...

Je pense qu'il y a des signes de changement positif, et je suis toujours optimiste. La transition verte et la décarbonation ne sont pas seulement quelque chose que nous devons faire, mais aussi quelque chose qui peut nous donner un énorme avantage compétitif. Je pense donc que nous n'avons pas vraiment de problème. Nous devons simplement changer notre point de vue et regarder les opportunités qui s'offrent à nous.



90% de réduction des émissions de GES dues aux transports seront nécessaires d'ici 2050 (comparées à 1990) pour atteindre la neutralité climatique dans l'UE.

Source: Pacte Vert Européen

IRLANDE



Brian Caulfield

Professeur en transport et chef de département au Trinity College de Dublin, expert auprès de la *National Transport Authority* (Irlande)

L'électricité dès le départ

Quelle est l'état actuel des transports en Irlande ?

Environ 70 % des déplacements se font en voiture particulière. Les transports publics efficaces se trouvent dans la capitale et notre réseau ferroviaire a subi des décennies de sous-investissement. Les gens sont donc devenus dépendants de la voiture.

De quoi auriez-vous besoin pour passer à une mobilité plus propre ?

La première chose que je demanderais, c'est une machine à remonter le temps, car nous aurions dû le faire il y a une vingtaine d'années. Mais c'est encore possible. Il existe un bon réseau ferroviaire qui pourrait être réaménagé et qui devrait l'être rapidement. Nous avons investi énormément d'argent dans le réseau routier et nous pouvons mettre en place des services de bus plus efficaces et plus performants. Et cela commence à se faire. Les choses s'améliorent, mais lentement.

Quels sont les défis spécifiques à l'Irlande ?

En Irlande, la densité de population est inférieure de moitié à la moyenne de l'Union européenne. Dans les zones rurales, les gens parcourent les plus longues distances avec les véhicules les plus anciens, qui génèrent le plus d'émissions.

Comment décarboner rapidement ces zones ? En proposant des transports publics, en électrifiant la flotte de véhicules privés ou en introduisant des voitures privées partagées.

Est-il possible de développer les transports publics et de les décarboner en même temps ?

Si nous investissons dans un parc d'autobus qui sera probablement en place pendant 10 ou 15 ans, pourquoi ne pas l'électrifier dès le départ, ou le rendre le moins polluant possible ? C'est ce qui s'est passé dans l'une de nos plus grandes villes, Athlone. Le réseau de bus y a été entièrement électrifié et complètement revu, et il montre de grands signes de réussite.



AMSTERDAM

L'énergie électrique

Amsterdam a opté pour le déploiement de bus électriques afin de répondre à l'exigence du pays d'exploiter une flotte zéro émission. Pour assurer la continuité du service, les bus sont rechargés par une combinaison de charge rapide en bout de ligne et de charge complète la nuit avec de l'électricité provenant de sources d'énergie renouvelables. Grâce à une flotte de bus 100 % électriques à Amsterdam, Transdev est le premier opérateur de mobilité zéro émission en Europe.

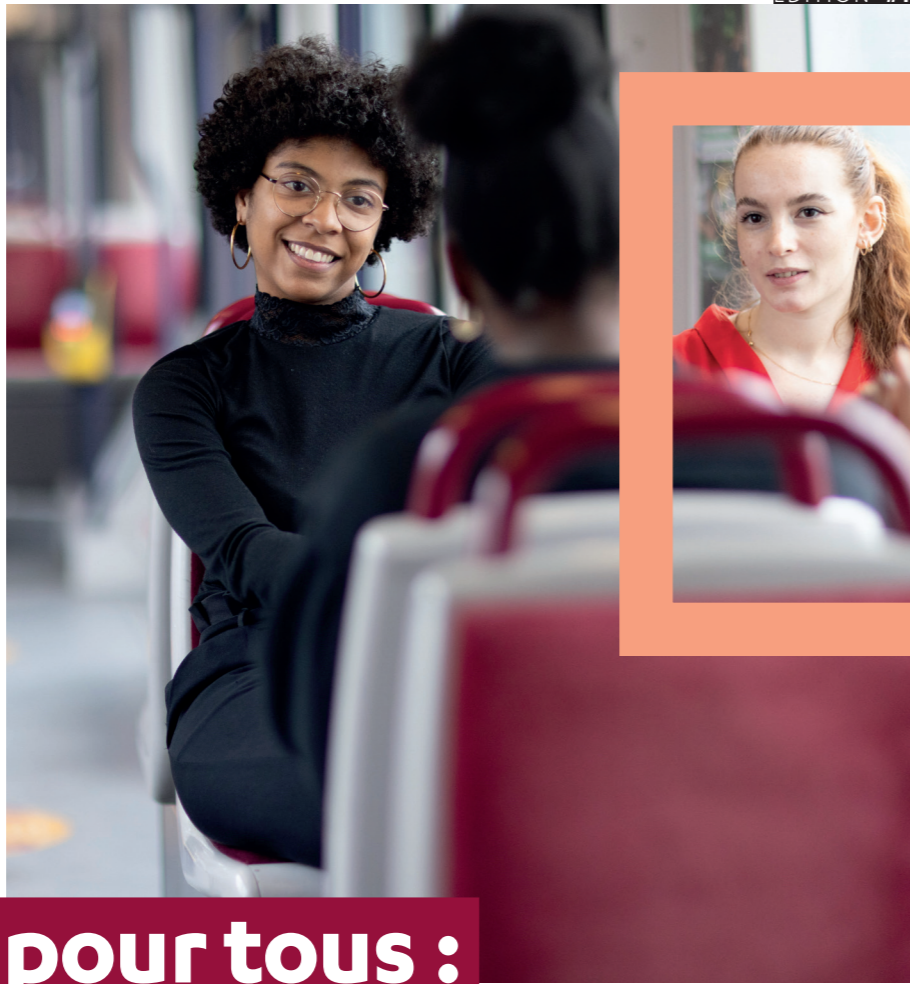


RÉGIONS ALLEMANDES

Sur les rails

Ces dernières années, les autorités allemandes ont rétabli les services ferroviaires dans des régions où les lignes étaient sous-développées ou abandonnées. Optimiser, rajeunir et pérenniser : les petites gares reçoivent le même traitement que les grands centres, dans le but de les rendre populaires et d'en faire l'alternative préférée aux déplacements en voiture. Plus de 900 kilomètres de lignes ferroviaires régionales et rurales ont été rouvertes depuis les années 1990, et plus de 1300 kilomètres supplémentaires ont été identifiés pour une réhabilitation future. Transdev est le plus grand opérateur ferroviaire privé d'Allemagne, gérant 16 grandes concessions ferroviaires dans neuf États.





FOCUS

Mobilité pour tous : le défi de l'inclusion

Pourquoi la mobilité décarbonée a besoin d'une forte composante sociale

Les décideurs doivent veiller à ce que l'avenir de la mobilité et la décarbonation du secteur des transports incluent les zones à faibles revenus et les personnes vivant en dehors des villes, comme l'ont souligné les experts lors du premier forum de *The Mobility Sphere*, qui s'est tenu à Amsterdam en octobre 2023. Tout échec à rendre la mobilité inclusive pourrait avoir des conséquences dramatiques pour nos sociétés, surtout si une partie importante de la population se sent mise à l'écart.



Nous devons veiller à ce que les personnes les plus vulnérables puissent continuer à vivre pleinement leur vie malgré tous les changements



Samah Karaki

Neuro-scientifique et fondatrice du *Social Brain Institute*

« Une mobilité réussie doit être inclusive » a déclaré Zeina Nazer, cofondatrice du *Cities Forum*. « Il est essentiel que chacun dispose des mêmes droits pour se déplacer de la maison à l'école, au travail ou pour faire des courses », a-t-elle ajouté.

La plupart des efforts visant à accroître et améliorer les transports publics sont déployés dans les villes, alors que de nombreuses personnes vivant en périphérie ou dans les zones rurales dépendent de leur voiture pour se déplacer. Mais l'avenir de ce modèle est incertain, car la propriété individuelle des voitures et leur empreinte carbone font l'objet d'un examen de plus en plus minutieux.

« Nous devons nous assurer que dans les zones rurales, il soit possible de se rendre à l'école, au travail, ou d'aller faire ses courses sans dépendre d'une voiture » a déclaré Elke Van den Brandt, ministre bruxelloise en charge de la mobilité, lors d'une interview accordée au *Mobility Times*. Mais si les habitants les plus aisés peuvent passer relativement facilement à la voiture électrique,

cette option n'est pas ouverte à tous. Nombreux sont ceux qui risquent d'être complètement coupés des transports s'ils ne peuvent plus utiliser leur voiture, ce qui pourrait également leur faire perdre des opportunités professionnelles.

Les enjeux sont importants, a déclaré Karima Delli, Eurodéputée et Présidente de la Commission des Transports. « Si nous ne parvenons pas à résoudre les questions climatiques et sociales en même temps, nous créerons des divisions dramatiques dans nos sociétés » a-t-elle alerté.

Ces divisions pourraient donner naissance à d'autres mouvements, comme les Gilets Jaunes en France, initialement mobilisés contre une taxe carbone avant de devenir l'expression d'un mécontentement social généralisé. Un autre risque politique est que le mécontentement social puisse nourrir la montée des partis populistes.

« Ce que nous essayons d'éviter, c'est que la transition verte et le Pacte Vert européen sur la décarbonation deviennent un sujet

controversé comme la migration » a déclaré Katarina Csefalvayova, directrice de l'Institut pour l'Europe centrale et chef de file de *Danube Tech Valley Initiative*.

« Nous devons nous assurer que les gens soient bien informés et qu'ils n'aient pas l'impression d'avoir été écartés du processus, qu'ils aient leur place dans le processus. » a-t-elle déclaré au *Mobility Times*.

Selon les experts, les décideurs doivent garder à l'esprit que de nombreuses personnes vivant

loin des centres-villes utilisent leur voiture parce que les transports publics ne sont pas facilement accessibles. « Ils ont besoin de plus d'attention parce qu'ils n'ont parfois pas d'autres choix que d'utiliser leur voiture. C'est pourquoi tous les changements liés à l'environnement ne peuvent être dissociés de la question de la justice sociale. » a déclaré Samah Karaki, neuroscientifique et fondatrice du *Social Brain Institute*.



HORS DU CENTRE

CONNECTER LA PÉRIPHÉRIE

Nous ne devons pas négliger les zones situées en dehors des villes. Les personnes vivant en dehors des centres urbains devront être connectées aux réseaux de mobilité sous peine d'être laissées pour compte dans la décarbonation des transports, a-t-on appris lors du forum *The Mobility Sphere* qui s'est tenu à Amsterdam.

Charlotte Halpern, chercheuse au Centre d'études européennes et de politique comparée de Sciences Po, estime qu'il existe un « droit à la mobilité » pour les personnes qui n'ont pas d'alternative viable aux transports publics pour se déplacer. « Ils dépendent de leur voiture » déclare-t-elle. « Nous devons également penser à ceux qui n'ont pas les moyens de posséder une voiture. Nous devons réfléchir à la manière d'atteindre ces groupes sociaux en particulier. Dans les zones rurales, par exemple, cela signifie qu'il faut veiller à ce que les gens n'aient pas besoin d'une voiture dans leur vie quotidienne. »

« Les autorités publiques doivent s'assurer que les objectifs climatiques soient atteints de manière équitable, elles doivent réfléchir à des moyens d'impliquer le public, mais aussi veiller à ce que tous les groupes sociaux et les inégalités spatiales soient pris en compte » a-t-elle ajouté.

« Beaucoup d'investissements ont été concentrés sur les villes, sur l'innovation au cœur des villes, mais pas nécessairement en marge de celles-ci, pas nécessairement dans les zones rurales et périurbaines. »

INSPIRATION
VENUE D'AILLEURS

BOGOTÁ EN BUS

Bogotá, la capitale de la Colombie, est une mégapole de 11 millions d'habitants qui a la réputation d'être accueillante et sûre. C'est aussi un exemple très concret de ce que peut être l'avenir des transports publics propres.

Bogotá exploite le plus grand parc de bus électriques d'Amérique latine, environ 1500, et abrite le plus grand dépôt de bus électriques au monde en dehors de la Chine.

Transdev a fourni et exploite un tiers des bus électriques de Bogotá, d'une capacité de 50 à 80 passagers chacun, équipés de caméras embarquées, de chargeurs USB, de panneaux d'information et d'une transmission permanente des données au centre de contrôle. Le réseau de bus électriques de Bogotá devrait permettre d'économiser 94 300 tonnes d'émissions de CO₂ par an, ce qui équivaut à retirer 42 000 voitures particulières de la circulation.

« Nous mettons la meilleure technologie actuellement disponible sur le marché au service des citoyens » a déclaré Alvaro Jose Rengifo, directeur de TransMilenio, le système de transport rapide par bus (BHNS) de Bogotá exploité par Transdev et desservant 2,4 millions de passagers chaque jour. Bogotá donne aux bus l'accès à des voies réservées, ce qui leur permet d'éviter les embouteillages aux heures de pointe.



42 000

C'est le nombre de voitures dont les émissions sont réduites grâce au déploiement des bus électriques de Bogotá



La mobilité englobe des situations et des défis extrêmement divers, du nord de la Suède au sud du Portugal, du centre-ville de Dublin à la campagne de Moravie en République tchèque.



INTERVIEW

Antoine Grange

CEO Europe - Transdev



Créer de nouvelles voies : les défis de la mobilité

Que signifie la mobilité pour vous ?

La mobilité est l'expression de la liberté. Mais avec les défis auxquels nous sommes confrontés, la crise énergétique, l'inflation, la pénurie de conducteurs et les conséquences du changement climatique, la liberté de chacun de se déplacer coûte cher. Le défi : comment faire en sorte que la mobilité continue d'offrir cette liberté, tout en protégeant le climat ?

C'est ce qui vous a incité à créer The Mobility Sphere ?

Oui. Nous devons aux jeunes générations d'inventer de nouvelles voies, d'abattre des murs et de changer notre façon de faire. Nous devons sortir des sentiers battus et nous pensons que *The Mobility Sphere* est le bon outil pour proposer et débattre d'idées et de solutions pour fournir des solutions de transport accessibles et à faible émission de carbone pour tous.

Qui est invité à participer ?

Nous avons besoin des contributions et des idées de toutes les parties prenantes pour aller de l'avant. Les « 50 questions pour 2050 » que nous avons commencé à publier sur notre site font partie intégrante de notre approche. Tout le monde peut formuler une question sur la neutralité carbone en Europe d'ici 2050. C'est un espace très inspirant.

C'est aussi un moment clé pour les autorités publiques à tous les niveaux - local, régional, national et transnational - de se réunir avec

les représentants de l'industrie, les experts et les citoyens pour éliminer les obstacles vers une mobilité neutre en carbone. Nous sommes à la recherche d'idées inspirantes dans toute l'Europe.

Quels sont les principaux défis auxquels l'Europe est confrontée d'un point de vue politique ?

En tant que directeur général Europe du Groupe Transdev, je considère que les principaux défis sont la décarbonation et comment la financer, le soutien au bon mix énergétique, ainsi que le développement des transports publics pour réduire l'utilisation de la voiture dans les zones périurbaines et rurales.

Dans notre secteur, la pénurie de conducteurs est aussi un réel problème qui soulève des questions sur la manière de les attirer et de les recruter. Ceci est également lié à la question de l'immigration.

L'Europe devra également accélérer l'adaptation. Comment s'adapter à la hausse des températures ? Avec les clients, les autorités organisatrices de mobilité, nous devons cibler nos investissements pour cette adaptation, tant pour les véhicules que pour les bâtiments ou les infrastructures. Cela comprend la climatisation, les auvents, les mesures d'économie d'énergie et les modifications des conditions de travail.

Existe-t-il une solution unique applicable à tous les endroits du monde ?

Malheureusement non. La réalité plus large de la mobilité englobe des situations et des défis extrêmement divers, du nord de la Suède au sud du Portugal, du centre-ville de Dublin à la campagne de Moravie en République tchèque.

En Suède, par exemple, nos bus sont équipés d'un système spécial de gestion thermique des batteries conçu pour les climats extrêmes. Et parfois, les réseaux ferrés urbains sont la meilleure solution, comme à Rabat, au Maroc, où nous exploitons le tramway qui a fait passer le nombre de passagers quotidiens à 150 000.

Nous recherchons toujours les solutions les mieux adaptées au lieu, en fonction de la culture, des habitudes et du climat. Ce qu'elles ont en commun, c'est notre idée maîtresse : nous ne déplaçons pas des véhicules, nous déplaçons des personnes.

Vous avez parlé de « sortir des sentiers battus »... Avez-vous un exemple ?

Parfois, une idée originale est simple. Par exemple, on entend souvent dire que les routes sont l'ennemi parce que le transport routier contribue énormément aux émissions de CO₂. Mais le problème, ce sont les véhicules polluants, pas les routes. En y mettant des bus électriques de grande capacité alimentés par des énergies renouvelables, nous transformons une partie du problème en une partie de la solution.



THE MOBILITY SPHERE

Prochain arrêt Bruxelles

Le forum *The Mobility Sphere* à Amsterdam était la première étape du voyage de notre groupe de réflexion. Prochain arrêt : Bruxelles, sur le thème de « **La mobilité au service de la cohésion sociale** ». Bruxelles est à la fois un exemple des défis auxquels est confrontée la mobilité urbaine et un lieu propice à la présentation de solutions innovantes en matière de mobilité.



The Mobility Times - Publication : Octobre 2024

Rédaction : Jurgen Hecker - Conception / création : Agence Heidi

Images : Bogdan-Mihai Dragot - Aksenova Sveta / Shutterstock - Bart Van Leersum - Dietmar Denger - Julien LUTT / CAPA Pictures - Transdev Group - iStock

Drawing : Deligne - Iconovox





PROFIL

Elke Van den Brandt

Ministre bruxelloise de la mobilité

Une influence à Bruxelles

Son sourire peut illuminer une pièce, son énergie inspire de vastes auditoires et elle fait avancer les choses. L'Europe écoute Elke Van den Brandt lorsqu'elle évoque les actions visant à transformer Bruxelles, dont elle est ministre de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière depuis 2019

« **Mon objectif est de faire de Bruxelles un endroit plus agréable à vivre,** » a-t-elle déclaré lors d'une interview à Amsterdam, pendant le forum inaugural de *The Mobility Sphere*. « **Nous devons parler de la mobilité, qui est l'instrument que j'utilise pour offrir une meilleure qualité de vie aux Bruxellois.** »

Cela signifie qu'il faut reprendre de l'espace aux voitures, qui occupent 70 % de l'espace public de Bruxelles, que ce soit sur les routes ou sur les places de parking. « **Si nous pouvons récupérer un peu de cet espace, nous pourrions planter des arbres, aménager des terrasses de cafés, créer des aires de jeux, des pistes cyclables, des couloirs de bus,** » dit-elle. « **Vous créez un rêve et vous faites voir aux gens ce que l'avenir peut être.** » Mais pour que le rêve se réalise « **il faut offrir des alternatives, investir dans les transports publics, mettre en place des pistes cyclables.** »

L'agence de presse Politico l'a classée dans la catégorie « *Dreamer* » de sa liste des personnes influentes en Europe en 2022, mais elle s'est également attiré l'hostilité de ses opposants, qui souhaitent qu'elle fasse marche arrière. « **Je fais probablement partie des personnalités publiques qu'une minorité aime détester ou aimer, mais la plupart des gens comprennent que j'entreprends des réformes nécessaires.** »

On voit souvent la ministre verte dans les transports publics, mais bien plus souvent à vélo, ce qui « **est un moment rien que pour moi. Je suis à l'air frais et cela me met de bonne humeur.** » La ministre Van den Brandt est suffisamment pragmatique pour savoir que les gens peuvent avoir du mal à répondre aux seuls arguments du réchauffement climatique. « **Les gens ne changeront pas leurs**

habitudes à cause du changement climatique, mais ils le feront si leur rue et leur quartier deviennent plus attrayants, plus agréables à vivre. »

« Il est important de montrer qu'il s'agit d'une situation gagnant-gagnant et que ces deux éléments vont de pair. La ville doit veiller à offrir quelque chose d'attrayant et d'agréable à utiliser, de sorte que les citoyens se sentent à l'aise lorsqu'ils prennent les transports publics. »

Lorsqu'elle réfléchit à l'avenir de Bruxelles, Mme Van den Brandt pense aux enfants - elle en a deux - qui grandissent ici. « **Je suis mère et c'est ma première tâche. Je pense que nous devrions avoir une ville à la mesure des petits.** » Elle estime qu'une fois que les idées sont largement soutenues, les contraintes financières perdent de leur importance. « **Nous trouverons l'argent si une idée est soutenue par la population et les politiques.** »

La ministre est sensible à l'argument selon lequel tout échec de la décarbonation de la mobilité nuirait de manière disproportionnée aux habitants des zones à faibles revenus. « **À Bruxelles, la qualité de l'air est la plus mauvaise dans les quartiers les plus pauvres,** » fait-elle remarquer. « **Ne pas s'attaquer à ce problème, c'est s'exposer à un problème de santé sociale permanent.** »

Mme Van den Brandt se réjouit que l'Europe et le monde aient commencé à s'inspirer de Bruxelles en matière de mobilité et d'amélioration de la qualité de vie. « **Bruxelles est une ville très internationale. Le fait que des gens viennent d'ailleurs aide Bruxelles. Cette interaction entre les gens fait la richesse de notre ville.** »

Les gens ne changeront pas leurs habitudes à cause du changement climatique, mais ils changeront leurs habitudes si leur rue et leur quartier deviennent plus attrayants, plus agréables à vivre.

CHIFFRES

● **70%**
part de l'espace bruxellois occupé par les voitures*

● **30%**
part des jeunes bruxellois abonnés aux transports publics*

● **65 km**
de pistes cyclables ajoutées à Bruxelles depuis qu'Elke Van den Brandt est devenue ministre*

* Source: Ville de Bruxelles

