

TRANSPORT, MOBILITE ET AMENAGEMENT DES TERRITOIRES : COMMENT LES ENTREPRISES PEUVENT-ELLES RELEVER LES NOUVEAUX DEFIS ?

Compte-rendu réalisé par : Pierre JEANDEL, professeur de SES, académie de Nancy-Metz.

Intervenants :

- Modéré par **Bénédicte Dupré**, professeure d'histoire-géographie, et **Agathe Roy**, professeure de SES.
- **Jean Coldefy**, conseiller du président de Transdev, directeur du programme mobilité 3.0 ATEC ITS France.
- **Augustin De Romanet**, PDG du groupe ADP.
- **Corentin Trevien**, économiste des transports, ministère de la transition écologique et solidaire

Le regard croisé s'est déroulé autour de 2 axes : les défis qui devront être relevés par les entreprises pour concilier mobilité et transition écologique ; la question de l'équité sociale entre les différents territoires.

UN POINT SUR LES TRANSPORTS ET LA MOBILITE DANS UN CONTEXTE DE TRANSITION ECOLOGIQUE ET DE CRISE SANITAIRE

Jean Coldefy nous donne une définition de la mobilité utilisée par les urbanistes, pour poser le cadre de l'intervention : la mobilité désigne le croisement d'un système de transport et de localisation dans le but de réaliser un programme d'activités. Le moyen privilégié de transport reste la voiture, ce qui pose un problème d'émission de CO₂ (la voiture émet 20 fois plus que l'avion). C'est le vrai enjeu, notamment si on veut atteindre les objectifs de baisse de 55% des émissions d'ici 2030, l'objectif de l'Union européenne. La crise sanitaire a eu l'effet positif, selon lui, de développer davantage l'utilisation du vélo, qui devient un outil de mobilité urbaine privilégié. Toutefois, **Jean Coldefy** souligne que le vélo nécessite une réorganisation des territoires, car il implique des distances plus réduites (notamment domicile/travail).

Corentin Trevien illustre ce défi de transition écologique en montrant que le transport est le seul secteur où les émissions de gaz à effet de serre ont augmenté depuis les années 1990. Il l'explique par une multiplication des transports de marchandises et de personnes, réalisés essentiellement en France par poids lourds et utilitaires et trop peu par transport ferroviaire (seulement 10% des transports de marchandises, contre 18% en moyenne dans l'UE). La crise sanitaire a développé le commerce électronique et le télétravail, ce qui a un effet positif sur les émissions de CO₂, en principe. L'économiste souligne toutefois que cet effet ne sera durable que si les entreprises assurent une logistique rentabilisant au mieux les trajets de leurs utilitaires lors des livraisons. Il souligne en outre que le télétravail ne peut avoir un impact positif que s'il n'engendre pas un effet rebond dans l'utilisation des véhicules.

Pour **Augustin de Romanet**, le transport aérien a fait d'énormes efforts de décarbonation jusqu'en 2019, en raison d'une prise de conscience des effets de la croissance rapide du transport aérien (4 à 5% par an). L'objectif du secteur est désormais d'assurer une bonne qualité de l'air et la sauvegarde de la biodiversité. Le défi va donc être de faire changer la physionomie des vols (court, moyen et long courrier) en utilisant des carburants alternatifs (hydrogène, électrique etc.). Pour **Augustin de Romanet**, ce défi est partagé à la fois par les producteurs de carburant, qui doivent offrir des énergies alternatives et par les compagnies aériennes pour rendre ces nouveaux carburants compatibles avec leurs avions.

LA QUESTION DE L'ÉQUITÉ SOCIALE

Pour **Corentin Trevien**, la question de l'équité s'est développée avec l'étalement urbain. Pour lui, les entreprises ont subi des effets d'agglomération avant tout portés par les communes. Cet étalement urbain a alors entraîné une dépendance à la voiture et une inégalité dans l'accès aux emplois et aux commerces pour les habitants de la périphérie.

Jean Coldefy n'est que partiellement d'accord avec **Corentin Trevien**. Pour lui, ce n'est pas tant l'étalement urbain que l'émiettement urbain qui pose un problème d'équité. Il décrit ce phénomène par de vastes constructions immobilières dans des zones périphériques, sans développement de moyen de transport pour les connecter au centre. Avec 25% des personnes travaillant dans le centre sans y habiter, c'est réellement l'enjeu. Ceci pose bien sûr un problème de financement (ces 20 dernières années 83 milliards d'euros ont été investis dans les transports en commun) et de coopération dans les politiques de mobilité pour éviter de construire dans des zones non-connectées.

Augustin de Romanet illustre les propos de **Jean Coldefy** avec la périphérie nord de Paris, trop peu desservie. Pour les aéroports, il s'agit d'un véritable enjeu : rester connecter aux villes et aux banlieues alors que ces derniers sont construits loin des villes pour des raisons de nuisances sonores. Les aéroports de Paris travaillent d'ailleurs en relation avec des compagnies ferroviaires et des lignes de bus pour assurer cette connectivité au territoire.

- **Exploitation pédagogique**

Le sujet de la conférence est en lien avec le programme de SES de terminale.

Les propos développés par **Augustin de Romanet** sur les nécessaires dépenses en recherche et développement dans le secteur aérien pour décarboner, peuvent être mobilisés dans le chapitre 1 du programme de terminale, « *quels sont les sources et les défis de la croissance économique ?* », notamment dans le dernier objectif d'apprentissage « *comprendre qu'une croissance économique soutenable se heurte à des limites écologiques, et que l'innovation peut aider à reculer ces limites* ». Les données sur les émissions de CO2 proposées par **Corentin Trevien** peuvent servir à illustrer le fait que la croissance des transports de marchandises en lien avec la croissance économique, pose la question de la soutenabilité de cette croissance.

Toujours dans la question de l'environnement, les propos de **Jean Coldefy et Augustin de Romanet** sur la conférence des parties, sur les conventions qui régissent les émissions de CO2 par secteur d'activité (l'exemple de CORSIA) ou encore sur l'interconnexion des politiques de mobilité au niveau local peuvent être

utilisés dans le chapitre 12 du programme de terminale « *Quelle action publique pour l'environnement ?* », notamment sur le 3^{ème} objectif d'apprentissage qui appelle à traiter de la gouvernance multi-niveau.

Concernant l'axe de l'équité sociale et des inégalités d'accès, la question du lien entre le centre et les périphéries et l'importance de la mise en place d'un réseau de transport en commun défendue par **Jean Coldefy et Augustin de Romanet** peuvent éclairer deux chapitres : le chapitre 8 « *Quels sont les caractéristiques contemporaines et les facteurs de la mobilité sociale ?* », notamment dans le premier objectif d'apprentissage qui traite de la mobilité géographique ainsi que dans le chapitre 11 « *Quelles inégalités sont compatibles avec les différentes conceptions de la justice sociale ?* ». Dans ce chapitre, l'illustration de **Augustin de Romanet** sur la situation de la banlieue nord de Paris, peu connecté au centre-ville, est très à propos pour expliquer la nécessité d'une politique intercommunale limitant les inégalités de localisations géographiques.

Enfin, les propos des trois intervenants sur la mise en place du télétravail, sur la transition d'un système de mobilité (de la voiture au vélo), et sur les distances séparant le domicile du lieu de travail peuvent être mobilisés par les professeurs dans le chapitre 9 « *Quelles mutations du travail et de l'emploi ?* » comme réflexion d'une nécessaire réorganisation du travail dans les sociétés modernes.

Le regard croisé est aussi en lien avec les programmes d'histoire-géographie. Il se retrouve dans le programme de seconde, notamment sur le thème 3 « Des mobilités généralisées », avec la question spécifique « La France : mobilités, transports et enjeux d'aménagement ».

○ **Des ressources pour approfondir :**

- ◆ <https://www.youtube.com/watch?v=x4m-KxIBmM0> sur la nécessité d'un aménagement du territoire.
- ◆ *Mobilité, accessibilité et équité : pour un renouvellement de l'analyse des inégalités sociales d'accès à la ville* par Fol Sylvie, Caroline Gallez (en accès libre sur HAL, archive-ouverte.fr)
- ◆ <https://www.fondation-nicolas-hulot.org/quels-sont-les-defis-pour-concilier-mobilite-durable-et-inclusive/> sur le concept de mobilité durable.
- ◆ https://www.pourlasolidarite.eu/sites/default/files/publications/files/notes_danalyse_politiqueville_mobilitedurable.pdf