

La mobilité numérique pour un futur heureux



Quel rôle le secteur des transports joue-t-il dans le développement des villes? Comment faut-il planifier et gérer le transport de personnes et de marchandises pour que nos villes restent vivables? Qu'est-ce qu'une bonne mobilité pour demain? Jörg Beckmann, directeur de l'Académie de la mobilité du TCS, aborde ces questions dans un essai.

TEXTE JÖRG BECKMANN | ILLUSTRATION NICOLAS KRISTEN

Les villes d'aujourd'hui sont dans une large mesure le produit de leur histoire en matière de circulation. Elles doivent leur taille et leur densité aux modes de transport de personnes et de marchandises utilisés, mais aussi à leur habitabilité et à leur durabilité. Selon la période et l'esprit du temps, les grandes technologies de transport – du trafic piétonnier et cycliste au transport individuel motorisé, en passant par les systèmes collectifs ferroviaires et routiers – ont joué un rôle plus ou moins décisif. À l'avenir, ces trois piliers du transport moderne continueront de façonner la structure urbaine, mais plus sous la même forme inachevée, car non connectée, des dernières décennies. Les anciennes frontières prévisionnelles, technologiques, entrepreneuriales et culturelles s'estomperont et conduiront à de nouvelles formes de mobilité, souvent en réseau, dans la ville du futur.

Aujourd'hui encore, les indices de ce changement de paradigme faisant passer des modes de transport à action unique à un système multimodal global sont déjà omniprésents dans les villes européennes. Les nombreuses facettes de l'autopartage et du covoiturage offrent une mobilité individuelle sans qu'il soit nécessaire de posséder un véhicule privé, les pistes cyclables dans les quartiers permettent à la mobilité active et au trafic motorisé de cohabiter sur pied d'égalité et les nouvelles plateformes de mobilité relient le partage de vélos, de scooters et de trottinettes aux transports publics sous le nom de «Mobility-as-a-service». Dans les villes, un nouvel écosystème émerge progressivement entre les transports publics classiques et les transports individuels privés, constitué d'une multitude d'offres de mobilité nouvelles. Cet écosystème est beaucoup plus ouvert, flexible et agile que la plupart des anciens, où les transports publics ou la motorisation individuelle donnaient le ton. Avec chaque nouveau service, il répond à un

besoin de transport individuel ou commun de manière plus rentable et plus fiable que ce qui était possible auparavant. C'est en tout cas la promesse de ce nouveau monde de la mobilité qui se dessine.

Il n'est pas surprenant que cette vision du nouveau transport urbain soit portée en grande partie par les acteurs de l'économie numérique, qui semblent devancer les acteurs traditionnels du transport par leur force financière et leur capacité d'innovation. Le cri de guerre «Numérisez» résonne avec force dans les halles de production des constructeurs automobiles, les gares et les bureaux de planification du trafic.

Mais la numérisation des transports est-elle vraiment la condition sine qua non de la mobilité urbaine de demain? Compte tenu des grands défis auxquels est confrontée la société urbaine au 21^e siècle, de la justice sociale à la durabilité écologique, que peuvent et doivent faire les technologies numériques, qui ne s'arrêtent pas au secteur des transports?

Quiconque souhaite à l'avenir une ville vivable, avec un système de transport à taille humaine et permettant une mobilité respectueuse de l'environnement, ne peut pas considérer la numérisation comme le seul objectif des efforts de changement actuels. Presque personne, dans les villes européennes, ne répondra à la question de savoir quelle devrait être la vision idéale des transports du futur: une vision de la mobilité entièrement numérisée, automatisée et hautement accélérée, sur le modèle imaginé par le futurologue Buckminster Fuller. Dans une telle optique, les offres de transport numérique et les voitures autonomes n'apparaîtront finalement que comme des mirages prétendant nous libérer des insuffisances des solutions de mobilité existantes, mais générant en même temps de nouveaux risques sans vraiment mettre l'homme

et la nature au centre du nouveau monde des transports urbains.

Les technologies numériques doivent donc devenir conviviales, c'est-à-dire axées sur la vie, en particulier dans le secteur des transports, car c'est la seule façon de répondre aux divers besoins de la mobilité urbaine. À partir de l'idéal souhaité d'une ville sûre, saine, propre, conviviale et heureuse, dans laquelle le trafic serait plus respectueux du climat et plus efficace en termes de ressources qu'aujourd'hui, nous devons utiliser les technologies numériques pour rechercher des solutions allant bien au-delà des promesses de la «croissance verte». Oui, bien sûr, dans la ville du futur, tous les véhicules à moteur fonctionneront à l'électricité. Oui, dans de nombreux quartiers, des navettes autonomes compléteront les transports publics, et oui, des marchandises seront livrées par drones. Mais cela ne suffira pas à rendre la ville apte à affronter les défis du futur pour le bien-être de nos petits-enfants.

Ceux qui souhaitent vivre à l'avenir dans une ville aux nombreuses caractéristiques communes devraient également l'admettre dans les schémas de déplacement des populations concernées. Pour conserver sa diversité, les formes de mobilité urbaine devront être mises en réseau à l'aide des technologies numériques. À l'avenir, toute personne préférant se déplacer à pied plutôt qu'en trottinette partagée devrait pouvoir le faire de manière encore plus sûre qu'aujourd'hui. Ceux qui veulent se rendre à leur travail à vélo électrique doivent pouvoir le faire encore plus rapidement sur les pistes cyclables qu'aujourd'hui, et les gens souhaitant garer eux-mêmes leur voiture sur une place de parking doivent pouvoir continuer de le faire. La seule maxime d'un tel monde de mobilité numérique, dans l'esprit de Rosa Luxemburg, devrait donc être la suivante: «Notre mobilité est aussi celle des autres!» ♦