

Des métropoles européennes s'engagent pour des transports plus vertueux

Chronique de la mobilité et des transports n° 4

🕒 20 juillet 2016 | 👤 Frédérique Prédali, Sophie Laurent, Manon Kabs et Thibault Namy

CONTACT ✉️ Frédérique Prédali ✉️ Sophie Laurent

La région Île-de-France vient de voter son plan régional de la qualité de l'air qui fixe le cadre et les ambitions en matière de réduction des émissions de polluants atmosphériques, dont celles liées aux transports et à la mobilité. Cet engagement politique marque sa volonté de faire face aux enjeux climatiques et de répondre concrètement aux objectifs européens et internationaux. À l'instar des métropoles de Londres, Madrid et Berlin, l'Île-de-France réaffirme ainsi son soutien aux projets et actions de maîtrise des émissions liées au transport de biens et de personnes. Quels sont les points communs et les divergences entre ces métropoles européennes sur ce thème ?

De la qualité de l'air à la transition énergétique

Sous l'impulsion de l'Union européenne, les grandes métropoles se dotent de programmes de développement de l'électromobilité, tout en l'articulant avec des programmes d'amélioration de la qualité de l'air. Tour d'horizon des quatre métropoles comparées :

En Île-de-France, de multiples projets d'électromobilité ont été développés par les acteurs nationaux, régionaux, locaux ou privés depuis plusieurs années, avec des résultats significatifs.

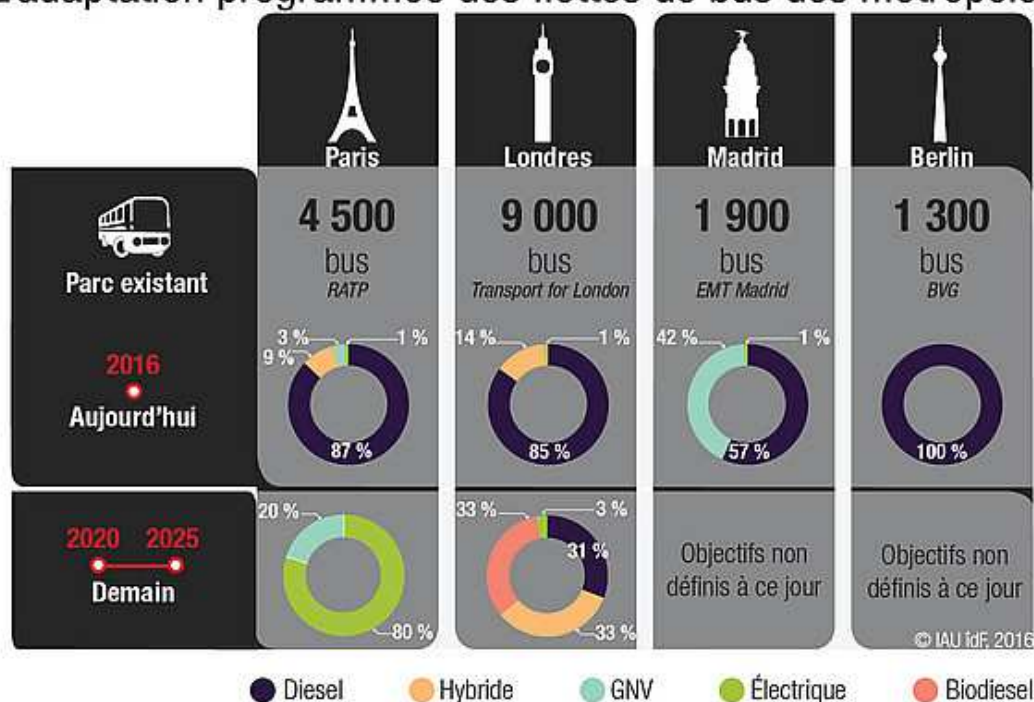
- Les *Länder* de Berlin et du Brandebourg cofinancent une agence dédiée à l'électromobilité, qui lance des expérimentations relatives au transport de personnes, de marchandises et de déchets.
- La métropole londonienne s'est engagée en 2009 dans un programme de développement de l'électromobilité (infrastructures, véhicules, sensibilisation), dont les objectifs n'ont pas été atteints.
- À Madrid, la ville et la Région ont formulé ensemble des souhaits pour des transports plus vertueux dans leurs plans de mobilité durable respectifs. La ville de Madrid compte étendre les mesures de restriction de circulation des véhicules les plus polluants déjà appliquées dans certains quartiers résidentiels à l'ensemble de l'hypercentre.

Des bus moins polluants : à chacune son programme

Les flottes de bus des quatre métropoles sont actuellement essentiellement composées de bus diesel très émissifs. Toutes cherchent à rendre plus « propre » leur parc. L'approche actuelle de la conversion de ces parcs passe par l'achat de bus hybrides, au biodiesel, au gaz naturel, ainsi que par le développement de solutions électriques, plus ou moins avancées selon les villes. À l'échelle francilienne, l'objectif est d'atteindre 100 % de bus propres (biogaz ou électrique) à l'horizon 2025. Paris et Londres semblent être les plus en avance avec des lignes de bus électriques déjà entrées en exploitation (deux, côté britannique à l'automne 2015 et une, côté français au printemps 2016) avec un matériel roulant aux caractéristiques techniques identiques (rechargement des batteries au dépôt la nuit). C'est l'ambition de renouvellement des flottes qui les distingue. Si la RATP prévoit une flotte essentiellement constituée de bus électriques à échéance 2025, Transport for London souhaiterait des flottes majoritairement hybrides et ne réserverait l'électrique qu'à l'hypercentre d'ici 2020. En revanche, c'est encore l'expérimentation qui prime à Berlin et Madrid. L'exploitant berlinois a mis à l'essai quatre bus à rechargement par induction en bout de ligne sur une ligne depuis l'été 2015, mais l'expérience n'est, pour l'instant, pas concluante. Par ailleurs, Berlin a fait le choix de renouveler le quart de sa flotte par des bus allégés (9 tonnes au lieu de 12) au lieu de bus hybrides pour des raisons économiques.

Madrid, où circulent déjà des bus hybrides sur des lignes traversant le centre-ville, expérimenterait en 2017 un système de bus électriques, identique à celui testé à Berlin, sur deux lignes entièrement dédiées.

L'adaptation programmée des flottes de bus des métropoles



(/fileadmin/DataStorage/_processed_/csm_compar_LMB_DVcorr2_10a41ff3c0.jpg)

Réussite contrastée de l'électromobilité individuelle

Malgré des politiques ambitieuses, la mobilité électrique est freinée dans les quatre métropoles par un retard d'équipement public de recharge ainsi que des problèmes de gestion de l'infrastructure liés au manque de fiabilité des systèmes informatiques. L'Île-de-France compte 5 500 points de charge publics dont la moitié à Paris, un déploiement porté par le service Autolib'. Le Land de Berlin offre un réseau de bornes de recharge moins dense (quelques centaines), et celui de Madrid peut être qualifié de déficitaire (seulement une centaine de bornes accessibles au public). Londres envisage de revoir ses équipements à cause de problèmes techniques et d'une répartition inégale des bornes selon les arrondissements. En matière de vélos en libre-service, Madrid a développé son offre plus tardivement que Paris, Berlin et Londres, mais se distingue par son système en tout assistance électrique. Berlin bénéficie de deux systèmes avec des vélos classiques et des vélos à assistance électrique. De leur côté, Londres et Paris n'ont pas d'offre similaire, même si des réflexions pour un Vélib' à assistance électrique sont en cours.

Si les pouvoirs publics de Berlin et Madrid semblent moins volontaires que ceux de Paris ou Londres en matière d'électromobilité, Berlin et Madrid disposent d'une offre d'autopartage électrique privée sans station (plusieurs opérateurs présents à Berlin et récemment Car2go à Madrid). En Île-de-France, sous l'impulsion des collectivités, les Autolib' continuent de s'étendre à la métropole et de gagner des utilisateurs. En revanche, malgré les efforts de promotion de l'autopartage du Grand Londres, le service électrique Bluecity, arrivé en 2015, peine à s'installer.

Enfin, pour encourager les particuliers et les professionnels à faire l'acquisition de véhicules électriques, les métropoles proposent différentes incitations comme des aides à l'achat, des remises tarifaires, la possibilité de stationner gratuitement ou d'emprunter les couloirs de bus. Mais les ventes de voitures aux particuliers ne progressent que très peu et restent extrêmement minoritaires. Pour la logistique et les services urbains, les collectivités en sont encore au stade de l'exploration. Le succès des véhicules électriques reste donc partout en deçà des attentes.