

**Compte-rendu de la réunion
IDEES du 31 mai 2010 (Domaine de Vert-Mont)
« Habitat et mobilité »**

1. Activités d'IDées

- Groupe thématique Stockage d'énergie
 - Diffusion de l'ouvrage sur le Stockage de l'Energie publié aux Editions DUNOD
 - Organisation d'un séminaire sur les batteries métal-air : présentations disponibles sur le site de la Fondation

- Création de deux nouveaux groupes thématiques :
 - Energie et mobilité durable : groupe animé par François Chéry
 - Prospective transition énergie et société : groupe animé par Michel Saloff-Coste

2. Exposés :

 **Urbanisme, habitat et mobilité : enjeux et leviers d'action
Anne Grenier (ADEME)**

- La ville évolue vers un modèle de plus en plus dispersé, au détriment d'espaces agricoles ou naturels.
- L'organisation de la ville est conditionnée par les choix du passé ; 80% de la ville de 2050 est déjà construite.
- La ville durable : une ville à portée de main, une ville à haute efficacité énergétique, environnementale et sanitaire
- Nécessité d'une approche systémique, d'une politique environnementale à décliner à différentes échelles, de plans d'action cohérents définis en concertation avec tous les interlocuteurs concernés.

✚ Croissance économique et société à bas carbone sont-elles compatibles ? Habitat, mobilité et modes de vie
Pierre Matarasso (CNRS Cired)

- Le modèle actuel de la mobilité a été bâti dans le contexte des grands espaces américains (Ford / Taylor)
- Le centre de gravité économique mondial se déplace vers l'Asie. Le modèle futur de la mobilité doit être conçu en fonction des besoins de l'Inde et de la Chine
- Ces pays sont beaucoup plus densément peuplés que ne l'étaient les USA au début du XX^{me} siècle et leur population est beaucoup plus importante. Le modèle de la voiture individuelle risque d'aboutir rapidement à une congestion insupportable à l'échelle locale et à des problèmes environnementaux catastrophiques à l'échelle mondiale.
- Le développement spectaculaire des NTIC et en particulier des téléphones mobiles (i-phone) fait penser que l'évolution future sera guidée par les communications à distance, plutôt que par des déplacements physiques à l'échelle individuelle.
- Il sera sans doute nécessaire d'opérer un choix de société.

3. Discussion

- Enjeux

- La mobilité est un besoin fondamental de l'humanité
- Le progrès économique s'est constamment traduit par plus de mobilité. La mobilité est directement corrélée au niveau de vie. Nous avons vécu une « dilatation spatiale ».
- La demande de mobilité des pays émergents risque d'aboutir à une explosion de la consommation pétrolière. Comment répondre aux besoins de 9 milliards d'habitants en 2050 ?
- Il faudra prolonger l'utilisation des carburants liquides (véhicules automobiles, aviation)
- La mise sur le marché de véhicules « low-cost » risque d'aggraver le problème.
- Faut-il envisager des ruptures imposées par des décisions autoritaires ?

- **Contraintes**

- La question de l'énergie peut se régler (y compris en allant vers des bâtiments à énergie positive), mais le problème qui se pose est celui de la reconversion des bâtiments existants (problème de temporalité). Les choix effectués à un moment donné imposent la configuration ultérieure pendant au moins deux à trois siècles
- La fréquence des voyages lointains de loisir peut éventuellement être réduite, mais les déplacements « contraints » ne peuvent être réduits ou supprimés qu'en modifiant la nature des activités (télétravail) ou en changeant de lieu de résidence. Il est toutefois plus facile de rechercher des reports modaux pour les déplacements contraints qui obéissent à une logique origine destination répétitive dans le temps et l'espace, que pour les autres qui sont beaucoup plus aléatoires et touchent directement à la liberté individuelle de tout individu.
- Les moyens de transport entraînent des problèmes considérables de congestion des centres urbains. La surface occupée par les véhicules devient comparable à celle qui est occupée par la famille.
- Les problèmes de sécurité vont jouer un rôle de plus en plus important. Le nombre de morts sur les routes (1,3 millions dans le monde chaque année, 2,4 millions prévus en 2030) va être jugé de moins en moins tolérable.
- Rendre la ville plus compacte, comme on l'a fait au Japon, aboutit souvent à une perte de qualité de vie.
- Les risques d'agression, notamment dans les transports en commun, conduisent fréquemment au choix du véhicule individuel et parfois au choix d'un véhicule lourd, à carrosserie renforcée (Cf. Brésil).

- **Facteurs de changement**

- De nouveaux modes d'organisation peuvent conduire à réduire la place des déplacements : par exemple en développant les livraisons à domicile.
- L'intégration des services et la mutualisation des besoins peuvent contribuer à réduire le nombre et la durée des déplacements nécessaires.
- Il devient nécessaire de définir de « nouvelles utopies », comme celles que St Simon ou Fourier ont propagées au XIX^{me} siècle.
- Les deux principaux accélérateurs du changement sont l'argent et le rêve. La place du rêve est actuellement insuffisante. Il faut inventer de « nouveaux rêves ».
- Le développement d'une production d'énergie décentralisée, combinée avec la mise en place de systèmes de stockage d'énergie et de réseaux de distribution intelligents, devrait contribuer à modifier les sources d'énergie utilisées pour assurer la mobilité.

4. Prochaine réunion : 6 septembre 2010 à 16h (Domaine de Vert Mont)

Habitat et urbanisme durables