

Antoine Frémont : Transition écologique, transports et mobilités

PRÉSENTATION DE LA LEÇON INAUGURALE DU 28 SEPTEMBRE 2023

Les transports représentent un tiers des émissions de gaz à effet de serre, à l'origine du réchauffement climatique accéléré. Ils entraînent directement ou indirectement de nombreuses autres sources de nuisances : pollution locale de l'air, bruit, congestion, insécurité routière, effets de coupure, artificialisation des sols... La capacité à réduire, voire à faire disparaître ces nuisances liées aux transports, constitue une des clés pour réussir la transition écologique. Lieu du développement des activités humaines, l'écosystème planétaire doit être préservé et restauré dans toute sa diversité, après les chocs industriels initiés au XVIII^e siècle, au risque de mettre l'humanité en danger.

Toutefois, les innovations technologiques, aussi nécessaires soient-elles, ne suffiront pas à elles seules à rendre les transports écologiquement compatibles. En effet, ces derniers ont profondément transformé nos mobilités. Celles-ci sont désormais intimement intégrées à nos modes de vie, à notre façon de consommer, de produire, de travailler, d'habiter. Vivre en société repose désormais sur le socle des mobilités. Interroger les transports et les mobilités au regard de la transition écologique pose la question fondamentale de nos modes de vie et de la société dans laquelle nous souhaitons nous projeter demain. Pas de transition écologique sans une transformation radicale de cet impératif vital.

Cette leçon souhaite d'abord montrer que les transports ont ouvert depuis la révolution industrielle un large champ d'opportunités. Ils ont permis tout à la fois le décloisonnement et l'intégration des sociétés humaines. Ils ont rendu concrètement possible le processus de mondialisation qui ne se résume pas aux grands flux internationaux. À l'inverse, il lie les échelles géographiques, depuis le local et nos lieux de vie du quotidien jusqu'au global, comme si l'ubiquité, qui était un mythe à l'origine, s'imposait désormais comme une réalité. Mais l'explosion des mobilités, devenue aujourd'hui hypermobilité, tant pour les hommes que pour les marchandises, du moins au bénéfice des sociétés les plus riches, se mue désormais aussi en dépendance : éclatement croissant des fonctions économiques et sociales, internationalisation des chaînes de valeur. Elle s'appuie sur un système de transport d'une formidable et redoutable efficacité, reposant principalement aux échelles locales et régionales sur le mode routier et à l'échelle globale sur les transports maritimes et aériens.

Quels seraient alors les leviers d'action pour que les transports et les mobilités interviennent au profit de la transition écologique ? L'affranchissement par rapport aux énergies fossiles, carburants presque uniques des transports, s'impose comme la première piste, la plus efficace et la plus immédiate à suivre. Celle-ci renvoie à la transition énergétique, à l'électrification du parc automobile mais aussi à la recherche de carburants alternatifs pour les modes les plus lourds comme l'aérien ou le maritime. Mais elle ne permet de faire qu'une partie du chemin en matière de décarbonation. Par ailleurs, elle a le mérite ou l'inconvénient, selon les points de vue, de ne rien perturber de l'hypermobilité actuelle.

La seconde piste, celle du report modal, doit être sans cesse redessinée. En effet le transfert du mode routier vers les modes massifiés (pour les voyageurs et les marchandises), ou vers les modes doux comme le vélo ou la marche (pour les individus) ne s'effectue pas d'un coup de baguette magique. Il nécessite de nombreuses conditions favorables, mises en évidence par les multiples travaux de recherche.

Reste alors la sobriété, de plus en plus invoquée et même officiellement recommandée, pour réduire la consommation énergétique de nos foyers. Sommes-nous prêts, même modestement à réduire nos mobilités ? Est-ce seulement possible ? Pour quels types de déplacements ? Au détriment de qui ? Avec quelles conséquences pour l'aménagement des territoires ?

PARRAIN DE LA CÉRÉMONIE

Philippe Duron, co-président du think tank **TDIE**, ancien député du Calvados et maire de Caen.

BIOGRAPHIE D'ANTOINE FRÉMONT

Antoine Frémont est professeur du Cnam, titulaire de la chaire « transports, flux et mobilités durables » depuis mars 2022. Il a été précédemment vice-président recherche adjoint de l'Université Gustave Eiffel (ex-IFSTTAR) de 2015 à 2022, chargé de mission Aménagement du territoire à Réseau Ferré de France (devenu SNCF-Réseau) de 2011 à 2015, directeur de recherche à l'IFSTTAR (2005-2011), maître de conférences à l'Université du Havre (1996-2005), professeur d'histoire-géographie dans un collège de ZEP au Havre (1990-1995).

Ses activités de recherche portent principalement sur le transport maritime, les ports et les chaînes logistiques internationales dans le contexte de la mondialisation et de la métropolisation.

Antoine Frémont est membre des conseils scientifiques du Think tank TDIE (Transport Développement Intermodalité Environnement) et du GDR CNRS Océans et Mers (OMER), président du conseil scientifique du GIS Logistique intelligente en vallée de Seine, membre du conseil d'orientation du grand port fluvio-maritime de l'axe Seine Haropa Ports. Il préside l'association AFITL (Association française des instituts de transport et de logistique).

Antoine Frémont est agrégé de géographie, docteur habilité à diriger des recherches.

<https://cv.archives-ouvertes.fr/antoine-fremont?langChosen=fr>