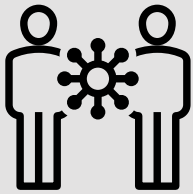


Au seuil d'une nouvelle ère de la mobilité



Le sociologue des transports Jörg Beckmann considère la crise sanitaire comme une chance pour la mobilité de demain. A la tête de l'Académie de la mobilité du TCS, il explique comment transformer les effets de la pandémie au profit de la population et de l'environnement.

INTERVIEW DOMINIC GRAF | MONTAGE PHOTO AS



Dans quelle mesure la pandémie a-t-elle modifié notre mobilité?

Jörg Beckmann: La pandémie modifie notre mobilité à court, moyen et long terme. A court terme, les effets de report d'un mode de transport à un autre, dus aux mesures temporaires de lutte contre la pandémie, seront en grande partie réversibles. A moyen terme, on assistera à une accélération des tendances qui existaient avant la pandémie, mais qui se renforcent. Il s'agit notamment de l'influence de la numérisation sur la mobilité. De nombreux déplacements domicile-travail et voyages d'affaires sont remplacés par le télétravail et les visioconférences.

Et à long terme?

A long terme, les questions de résilience et de durabilité occuperont le devant de la scène. Les crises profondes, comme la pandémie et le changement climatique, ouvrent une nouvelle ère de la mobilité et nous contraignent à rechercher des technologies et des modèles d'affaires durables nous permettant de vivre une vie épanouie et d'exercer des activités utiles. Même avec une diminution de la circulation et plus de mobilité.

De quelles technologies et de quels modèles d'affaires durables pourrait-il s'agir?

Je vois le plus grand potentiel dans la mobilité partagée, électrique et surtout active. «Utiliser

au lieu de posséder», «recharger au lieu de faire le plein» et «bouger au lieu de conduire» en sont les nouveaux principes directeurs.

Concrètement, il faut beaucoup plus partager les trajets et les véhicules, remplacer les moteurs à combustion interne par des moteurs électriques et utiliser autant que possible les outils de micro-mobilité que sont les vélos et trottinettes électriques. Le virage du numérique peut y contribuer, surtout si des voitures autonomes seront mises au service de la mobilité partagée à l'avenir.

Une évolution vous a-t-elle surpris?

J'ai été frappé par la rapidité avec laquelle nous nous sommes adaptés à la nouvelle situation et comment, par exemple, nous avons passé des vacances tout aussi agréables dans les campings de notre pays, par exemple, sans avoir à prendre l'avion. Mais je suis aussi surpris que de nombreux acteurs du secteur des transports aient commencé très tôt à calculer quand les ventes de voitures, les réservations de vols et les taux d'occupation retrouveront les niveaux d'avant la crise, sans se demander si cela a vraiment un sens et sans considérer la pandémie comme une réelle opportunité de changement. Comme nous le ferions lors d'une crise personnelle, par exemple.



Carvelo2go: un succès en termes de mobilité

C'est une pièce du puzzle pour une mobilité plus écologique et plus saine. Et pour plus de 18 000 utilisateurs, les vélos-cargos électriques de Carvelo2go sont déjà les meilleures voitures de ville. Lancée en 2015 par l'Académie de la mobilité du TCS, cette première plateforme de partage de vélos-cargos électriques au monde permet de louer plus de 300 de ces véhicules pratiques dans plus de 70 villes et communes suisses.

Téléchargez l'application Carvelo2go dès maintenant et en route!
Plus d'informations: carvelo2go.ch

«Je vois le plus grand potentiel dans la mobilité partagée, électrique et surtout active»

Dr. Jörg Beckmann,
directeur de l'Académie
de la mobilité du TCS



Cela s'applique-t-il aussi à la mobilité partagée, qui a connu un recul considérable?

Bien sûr, la mobilité partagée – tout comme les transports publics – a souffert de la pandémie dès le premier confinement. Mais la plupart des prestataires ont réagi et proposé des offres innovantes pour faire remonter leurs chiffres d'affaires, comme la location à long terme. Les exploitants de trottinettes électriques ont profité du coronavirus pour se déplacer des métropoles vers les villes moyennes et petites. Nombre d'entre eux sont en meilleure position qu'avant.

La voiture fait figure de vainqueur de la pandémie. Comment les transports publics peuvent-ils restaurer la confiance et les taux d'occupation d'avant la crise?

Au vu de la baisse de leurs ventes en 2020, les importateurs d'automobiles ont certainement une vision plus différenciée. C'est l'électromobilité, en l'occurrence la voiture électrique, avec ses ventes en forte hausse, qui apparaît comme la grande gagnante du transport individuel motorisé (TIM). Compte tenu de l'évolution de la mobilité, les transports publics ne réussiront à se remettre de la pandémie que par des innovations dans le domaine des services. En réponse aux nouvelles habitudes des usagers, ils doivent offrir quelque chose et suivre le rythme des innovations des nouveaux acteurs du marché.

Vous désignez l'électromobilité comme le vainqueur de la crise du coronavirus. Allons-nous bientôt tous rouler à l'électricité?

La réponse est oui! Le sujet est politique, technologique, économique et concerne notre quotidien. A mon avis, d'ici à 2030, les voitures neuves équipées d'un moteur à combustion interne appartiendront au passé.

Avec Carvelo2go, vous avez fait mouche en matière de mobilité. Comment expliquez-vous le succès de ces engins?

En particulier dans les villes, le vélo-cargo électrique prend tout simplement l'ascendant sur la voiture. Il coûte beaucoup moins cher, surtout si vous le louez chez nous. Dans le trafic urbain, il est plus rapide que les transports publics traditionnels et les autres moyens de transport. De plus, il est beaucoup plus amusant et ménage l'environnement. La sortie de la crise sanitaire et climatique passe aussi, et clairement, par lui! ♦

Profil:

Jörg Beckmann est le fondateur de l'Académie de la mobilité du TCS, qu'il dirige depuis 2008. Il est membre de la direction de l'association Swiss eMobility. Agé de 54 ans, il est titulaire d'un doctorat en sociologie des transports et d'un diplôme en aménagement du territoire.