



NUMÉRIQUE ET MOBILITÉ :
RÉVOLUTION OU ILLUSION ?

5

Journaliste Stéphan Lemonsu

Bienvenue dans DURABLEMENT VÔTRE, le podcast de l'Inspection Générale de l'Environnement et du Développement Durable, l'IGEDD. Vous y trouverez des interviews exclusives d'experts passionnés. À chaque épisode, les inspectrices et les inspecteurs décryptent pour vous les politiques publiques liées à la transition écologique afin de mieux comprendre les défis de demain.

On télétravaille, on commande en ligne, on regarde des films sur des plateformes de streaming, on téléconsulte. Alors logiquement, on devrait moins se déplacer. Et pourtant, en France, nous faisons toujours en moyenne trois déplacements par jour en semaine. Nous consacrons environ une heure quotidienne à nos mobilités et près de 63% des trajets se font encore en voiture. Par ailleurs, on prépare ses trajets sur son smartphone, on valide son ticket de transport avec sa carte bancaire, on connaît l'état du trafic en temps réel, on covoiture et on partage des véhicules grâce aux applis. Le numérique transforme donc nos habitudes, mais réduit-il vraiment nos déplacements ? Facilite-t-il notre mobilité quotidienne ? Et est-il un levier de transition écologique ?

Pour répondre à ces questions, nous recevons aujourd'hui, Brigitte Baccaïni, Jérôme Taillé-Rousseau et Pierre Serne, inspecteurs et auteurs du rapport « Impact du développement du numérique et de ses usages sur la mobilité quotidienne ».

Bonjour à tous les trois.

Brigitte Baccaïni

Bonjour

Jérôme Taillé-Rousseau

Bonjour

Pierre Serne

Bonjour

 Journaliste Stéphane Lemonsu

On va commencer par cette intuition que nous avons tous, le numérique serait censé nous éviter de nous déplacer entre télétravail, e-commerce, démarche en ligne. Est-ce que c'était aussi votre questionnement de départ, Brigitte ?

 Brigitte Baccaïni

Oui, tout à fait. L'idée de départ généralement admise était celle de la substitution d'un déplacement par une pratique en ligne. Le numérique permettrait de supprimer les trajets contraints et conduirait donc à une baisse globale de la mobilité au quotidien. Donc on s'est intéressé à cette vision idéalisée du numérique qui permettrait presque mécaniquement de réduire la mobilité et donc les émissions de carbone. Mais ce n'est pas du tout majoritairement ce que l'on observe.

 Journaliste Stéphane Lemonsu

Oui, car votre rapport montre que le numérique ne réduit pas nécessairement la mobilité globale. Pour quelles raisons ?

 Brigitte Baccaïni

Les outils numériques suppriment certains déplacements, mais ils en transforment aussi d'autres. On observe plutôt des effets de recomposition que de substitution. Au niveau individuel, on ne se déplace pas vraiment moins, on se déplace différemment. Et au niveau collectif, la moindre mobilité de certains, que permettent les outils numériques, est compensée par d'autres types de déplacements. On peut penser, par exemple, aux livraisons.

 Stephan Lemonsu

Effectivement, oui.

 Brigitte Baccaïni

On peut quand même noter que depuis 2021, on observe, donc ça ce sont des enquêtes récentes du CEREMA, une légère baisse globale de la mobilité quotidienne. Ce qui pourrait constituer une inversion de tendance par rapport aux périodes précédentes. Il faudra encore la confirmer à la prochaine grande enquête nationale de 2026 et, le cas échéant, analyser les causes de cette baisse.

Journaliste Stéphane Lemonsu

Et pour rappel, le CEREMA, c'est le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement. C'est un établissement public qui s'empare des questions que l'on évoque. Alors, pour comprendre comment vous êtes arrivés à ce constat, Brigitte, il faut revenir aussi à la manière dont cette mission a été lancée. Vous vous êtes autosaisis.

Pourquoi avoir décidé de travailler sur ce projet ?

Brigitte Baccaïni

En fait, en termes de connaissances, on connaît bien, via les grandes enquêtes de la statistique publique en particulier, la mobilité au quotidien des Français. On connaît très bien aussi leurs usages du numérique. Le problème, c'est que ces deux grands types d'enquêtes ne croisent pas ces deux sujets. Donc, on connaît mal comment numérique et mobilité interagissent entre eux. D'où l'idée de s'autosaisir, de lancer cette mission afin d'y voir plus clair. Donc on a eu cette initiative en interne à l'IGEDD. C'est un travail conjoint entre deux sections, la section études, synthèse, prospective et données, qui est à l'origine de cette mission, et la section mobilités et transports.

Journaliste Stéphane Lemonsu

Et derrière cette démarche, il y avait deux questions très simples, Brigitte.

Brigitte Baccaïni

Oui, tout à fait. Il y avait d'une part, est-ce que les outils numériques peuvent réduire la mobilité contrainte ? Et d'autre part, est-ce qu'ils peuvent faciliter la mobilité quotidienne ? Et on avait dès le départ la volonté d'avoir une approche usagers, de comprendre si les personnes qui se déplacent tirent ou non partie de ces outils, et si oui, comment ? Pour faire cela, on a aussi interrogé les acteurs de la mobilité. On a fait une grosse enquête auprès des autorités organisatrices de la mobilité, les AOM. On s'est déplacé, on a effectué quelques déplacements sur le terrain dans des intercommunalités de tailles diverses.

Journaliste Stéphane Lemonsu

Alors finalement, qu'avez-vous observé, Jérôme Taillé-Rousseau ?

Jérôme Taillé-Rousseau

Eh bien, nous avons fait deux grands constats. D'abord, oui, certains outils numériques évitent des trajets. Bien sûr, en permettant le télétravail, les démarches en ligne, le e-commerce. On peut aussi penser à la téléconsultation qui se développe ou aux pratiques culturelles et de sociabilité en ligne. Mais en fait, ces outils ne font pas baisser mécaniquement la mobilité globale. Et puis par ailleurs, bien entendu, les applications facilitent l'accès aux informations en temps réel, aux calculs d'itinéraire. Ça permet une billettique simplifiée et aussi une meilleure connaissance des flux. Mais cela ne remplace pas l'offre de transport elle-même.

Journaliste Stéphane Lemonsu

Puisque vous citez des exemples, entrons dans le concret. Prenons l'exemple du télétravail. Est-ce qu'il réduit vraiment les déplacements ?

Jérôme Taillé-Rousseau

Alors c'est un bon exemple, le télétravail, mais qui d'abord, rappelons-le, ne concerne pas tout le monde. Seuls 39% des emplois sont télétravaillables et à peine 20% des salariés travaillent au moins un jour par semaine. Alors, il est évident que le télétravail, quand il est possible, permet de réduire la fréquence des trajets domicile-travail. Mais ces trajets deviennent plus longs, car les télétravailleurs peuvent se permettre d'aller habiter plus loin de leur lieu de travail afin d'améliorer leur qualité de vie. Ou parce que le télétravail est davantage choisi par ceux qui résident déjà loin de leur travail. Et on observe alors également, dans la vie du télétravailleur, plus de petits déplacements autour de leur domicile.

Journaliste Stéphane Lemonsu

Et beaucoup se reconnaîtront dans les comportements que vous décrivez. Autre exemple emblématique, le commerce en ligne. Trois Français sur quatre achètent désormais en ligne. Est-ce que cela réduit vraiment les déplacements ?

Jérôme Taillé-Rousseau

Eh bien pas vraiment en fait, d'abord parce que le e-commerce implique une mobilité qui lui est propre, celle qui est liée à la chaîne logistique au bout de laquelle on trouve

la livraison. Donc, si le client peut ne pas sortir de chez lui, son colis doit bien venir jusqu'à lui.

 Journaliste Stéphane Lemonsu

Puis parfois, il va le retourner aussi.

 Jérôme Taillé-Rousseau

Exactement. Et donc, du côté du client, l'absence de déplacement n'est pas systématique. On peut se déplacer d'abord en boutique pour choisir un produit avant de le commander en ligne. On peut ensuite aller le chercher dans un point de livraison plutôt que de le recevoir chez soi. Et on peut même parfois, ça se développe beaucoup, y retourner pour expédier le produit qui ne nous convient pas. Donc le e-commerce, non, le déplacement ne disparaît pas, il change de forme, d'acteur, d'échelle.

 Journaliste Stéphane Lemonsu

Il y a donc cet aspect que le numérique ne supprime pas la mobilité, mais qu'il peut parfois la rendre plus simple. On a quand même envie de savoir concrètement comment le numérique et ses outils vont faciliter notre quotidien, Pierre ?

 Pierre Serne

Oui, le numérique, à travers quantité d'applications et de plateformes, a changé la vie des usagers des transports, c'est évident. Parfois, on ne s'en rend même plus compte. Aujourd'hui, par exemple, 75% des Français recherchent un itinéraire en ligne. On peut vérifier l'état du trafic en temps réel. Mais on peut aussi dire que le numérique a rendu possible l'essor du covoiturage ou de l'autopartage, que ce soit par le biais d'applications dédiées. Mais dans la plupart des cas, d'ailleurs, entre collègues ou voisins, via des boucles WhatsApp, ou tout simplement via des SMS, qui sont aussi des outils numériques. On peut ajouter l'utilisation de plus en plus fréquente du sans contact dans les transports en commun. Et par exemple, l'open payment, autrement dit le paiement directement avec sa carte bancaire dans le métro ou dans un bus ou un tramway, est particulièrement plébiscité là où il est mis en place.

 Journaliste Stéphane Lemonsu

Donc, je résume en deux mots. On peut affirmer, oui, le numérique améliore le confort et la lisibilité dans le parcours des usagers. C'est ça ?

Pierre Serne

C'est ça, oui, mais encore faut-il que le mieux ne soit pas l'ennemi du bien. On a constaté pendant notre mission à quel point des applications trop complexes, trop nombreuses, parfois même contradictoires entre elles, pouvaient perturber, voire carrément dissuader les usagers de les utiliser. Quand la SNCF en est à proposer une dizaine d'applications à ses usagers, ou que sur le réseau francilien, on peut avoir quatre applications différentes qui ne donnent pas les mêmes informations au même moment, on imagine au final à quel point ça peut finir par être contre-productif.

Journaliste Stéphane Lemonsu

Donc il y a une amélioration, elle est constatée, mais elle est en même temps ambivalente. Elle est à contraster car elle n'est pas la même partout pour tout le monde. On est d'accord, en fonction des territoires, on n'a pas le même effet qu'on soit en métropole ou en zone rurale.

Pierre Serne

C'est clair, les pratiques de mobilité sont très différentes selon les territoires. En zone rurale, où quand même, rappelons-le, vivent un tiers des Français, 8 déplacements sur 10 se font en voiture, alors qu'un tiers seulement dans l'agglomération parisienne. Au passage, même dans les grandes villes, les habitants de certains quartiers mal desservis n'ont pas du tout les mêmes possibilités de déplacement que d'autres qui vivent même à quelques kilomètres de là. Donc, dans ces territoires, bien entendu, le numérique ne va pas changer significativement les choses, ne va pas améliorer les déplacements forcément. Parce que la réalité est lourde en réalité, y compris sur le terrain, quand il n'y a pas d'alternative à la voiture individuelle, quand il n'y a pas d'offre de réseau de transport en commun, alors le numérique ne sert pas à grand-chose pour changer la donne.

Journaliste Stéphane Lemonsu

Effectivement, s'il n'y a pas une organisation autour de la mobilité, une application ne changera rien évidemment. Et puisque vous parlez de ces déplacements, la voiture est une question centrale. Dites-nous si véritablement on peut réduire sa place, son utilisation uniquement grâce aux outils numériques ?

Pierre Serne

Non, certainement pas. Et en tout cas, certainement pas uniquement grâce au numérique. D'abord, c'est parce qu'il ne faut pas oublier que le numérique permet de faciliter l'usage de la voiture. On connaît tous les applications type Waze, qui depuis déjà un bon moment accompagnent les automobilistes au quotidien. Ensuite, parce qu'il est évident que d'autres paramètres sont bien plus cruciaux dans la modification des comportements, en particulier quand il s'agit d'abandonner sa voiture. Le prix des carburants, l'accès plus ou moins facile à un stationnement, et notamment un stationnement gratuit. C'est les entraves à la circulation qui peuvent être soit les bouchons, mais aussi des limitations d'accès. Tout ça joue bien plus, évidemment, que le numérique. Donc, pour faire baisser la place de la voiture individuelle, le numérique peut éventuellement aider, mais il ne peut pas remplacer des politiques d'aménagement du territoire et l'existence d'une vraie offre alternative, crédible, efficace et accessible.

Journaliste Stéphan Lemonsu

Et sans parler de tous ceux qui ont également des difficultés avec les outils numériques, c'est en effet un autre point essentiel que vous rappelez. Environ 30% des adultes sont en difficulté numérique.

Expliquez-nous, Pierre.

Pierre Serne

Pour être précis, selon le baromètre du numérique qui est sorti en 2023, en France, 9% des adultes n'utilisent carrément pas du tout Internet et 22% l'utilisent mais sont peu à l'aise avec. La question aujourd'hui, c'est moins l'équipement parce qu'on sait que la plupart des gens ont des smartphones, que la couverture Internet est quand même largement aujourd'hui réalisée. Mais c'est donc moins l'équipement que l'usage. Est-ce qu'on est capable d'utiliser les outils numériques dont on dispose ? Parfois on ne peut pas, parfois on ne sait pas et parfois on a du mal. Au final, ça fait pas mal de monde qui est concerné. Et en plus, souvent, on parle de personnes qui cumulent les difficultés : les moins diplômés, les moins riches, les plus âgés. Autrement dit, le tout numérique exclut une partie vraiment conséquente de la population, ce qui évidemment est un frein majeur à la mobilité, quand cette mobilité se dématérialise progressivement et qu'elle repose de plus en plus sur les outils numériques.

Journaliste Stéphan Lemonsu

Et puis, il y a aussi une proposition assez forte que vous faites, vous évoquez un droit au non numérique pour la mobilité. Qu'est-ce que cela signifie Jérôme ?

Jérôme Taillé-Rousseau

Oui, nous tenons à ce droit au non numérique. D'abord pour les raisons qui viennent d'être développées par Pierre. On ne peut pas imposer le recours numérique à tous, pour tout et tout le temps. Ce serait ni efficace ni juste. Donc l'alternative entre les nouveaux services numériques et les services traditionnels doit continuer d'exister. Pour ceux qui en ont besoin, pour ceux qui le souhaitent, très concrètement, l'accueil et le contact humain restent indispensables. Donc, il faut maintenir un minimum de guichets physiques, des accueils téléphoniques comme des supports d'information traditionnels non dématérialisés. Et puis, enfin, selon nous, il y a aussi un enjeu de liberté publique très important. Le développement du numérique dans notre mobilité quotidienne ne doit pas se faire au détriment de l'anonymat de nos déplacements. Que ce soit des déplacements en transport en commun, en voiture ou même à pied. Et donc, nous devons pouvoir préserver le droit à ce que nous appelons une mobilité discrète.

Journaliste Stéphan Lemonsu

Après ce panorama complet, on va se demander, ce sera la dernière question pour Brigitte, pour que l'alliage entre le numérique et la mobilité soit pleinement efficace, finalement, quel devrait être le rôle de l'État dans cette transformation ?

Brigitte Baccaïni

Alors, selon nous, l'État devrait se concentrer sur quelques grandes missions et absolument pas chercher à développer lui-même des outils, des services qui sont développés par ailleurs.

Journaliste Stéphan Lemonsu

Donc, faire appel à d'autres expertises.

Brigitte Baccaïni

À d'autres expertises, exactement. Il a un rôle plutôt de coordonnateur. Il doit garantir la concurrence loyale entre les différents acteurs du numérique, qui sont aujourd'hui

très nombreux, qu'ils soient publics, semi-publics ou privés. Il doit bien évidemment, et on revient sur ce que disait Jérôme, protéger les données personnelles, c'est un rôle crucial de l'État, en assurant, comme on l'indiquait, le droit à une mobilité anonyme, discrète. Il faut qu'il assure, et là je reviens sur ce que disait Pierre tout à l'heure, l'inclusion numérique de tous, c'est-à-dire ne laisser personne sur le bord de la route, et donc permettre à tous d'utiliser les outils qui sont développés éventuellement par d'autres. Ensuite, il doit bien sûr, ça c'est son rôle vraiment d'État, maintenir un cadre de régulation qui tienne la route, robuste. Et enfin, et ça nous semble très très important, il doit soutenir, accompagner les collectivités, en particulier les plus petites, qui sont les plus démunies, et les encourager pour développer des actions innovantes. Par ailleurs, il y a une question qu'on n'a pas du tout évoquée et qui reste en suspens, qui est celle de l'empreinte environnementale du numérique. On ne l'a pas traitée dans notre mission, mais il ne faut pas l'oublier. Les travaux sur ce sujet restent pour le moment très partiels, alors qu'on aurait besoin de disposer de vrais bilans complets des gains et des pertes en termes d'émissions carbone qui sont produits par les usages du numérique.

Journaliste Stéphan Lemonsu

D'autant plus avec l'arrivée de l'IA aujourd'hui.

Brigitte Baccaïni, Pierre Serne, Jérôme Taillé-Rousseau, inspecteurs à l'IGEDD et auteurs du rapport « Impact du développement du numérique et de ses usages sur la mobilité quotidienne », merci à tous les trois d'avoir été avec nous aujourd'hui.

Brigitte Baccaïni

Merci à vous.

Jérôme Taillé-Rousseau

Merci à vous.

Pierre Serne

Merci à vous.

Journaliste Stéphan Lemonsu

Et merci à vous tous d'avoir écouté DURABLEMENT VÔTRE, le podcast de l'inspection générale de l'environnement et du développement durable. On se retrouve très bientôt, mais d'ici-là, si vous voulez réécouter tous nos épisodes, ça se passe sur www.igedd.developpement-durable.gouv.fr. À bientôt !