

Conférence "Demain, la voiture servicielle"

19 novembre 2009, Auditorium du *Monde*

Chronos, *Le Monde*, TNS Sofres

Discours d'introduction par Bruno Marzloff

Quand nous parlons déplacements, nous parlons forcément voiture dès lors que plus de 80% du kilométrage parcouru en France le sont en automobile. La voiture fut un choix de la société de l'époque. Aujourd'hui, la voiture cherche sa place dans un environnement exigeant, il est normal dès lors que la filière automobile s'interroge sur la mobilité en général, en même temps que sur la place de la voiture dans la maîtrise des mobilités. C'est le propos de ce colloque. La surprise est que la filière automobile s'élargit à des acteurs nouveaux. Nous les avons invités à faire valoir leur contribution.

Pour ouvrir les perspectives de ce colloque, posons-nous simplement – sans *a priori* culturel –, la question des limites des mobilités physiques ; non pas de tous les déplacements mais des déplacements contraints ; ceux du travail ou des courses en grande surfaces, par exemple. Ces distances ne cessent de croître. Plus précisément, interrogeons-nous sur la limite de nos capacités de déplacement, celles de l'offre mais aussi celles de la demande. Ce thème bondit dans l'actualité. Ce sont des échanges autour de ces thèmes qui ont contribué à l'éclosion de ce colloque entre *Le Monde* qui nous remercions de nous recevoir, TNS Sofres qui proposera ses enquêtes en tête de chaque table ronde et le Groupe Chronos, que je représente.

- En Ile-de-France, sur les 37 millions de déplacements quotidiens, plus de la moitié (17 millions) sont effectués en voiture. Ils ont augmenté de 60% en dix ans, quand la population ne progressait que de 12%.
- La ligne 13 de la RATP, d'une charge de 600.000 voyageurs-jour, explose avec un taux moyen d'utilisation de 116%. La RATP prévoit l'extension de ces congestions à de nombreuses autres lignes parisiennes dans un avenir proche.
- La question de l'engorgement de l'Ile-de-France résonne singulièrement avec la proposition du gouvernement de mettre 35 milliards d'euros sur la table pour résorber la croissance d'une partie du trafic. Il reste que des interrogations subsistent si le processus inflationniste de déplacements est toujours en place.
- Et, il est malheureusement toujours en place. Ainsi, quelques 160 hectares sont 'artificialisés' chaque jour en France. Autre chiffre tout aussi impressionnant : on a mesuré entre 1992 et 2004, 20% d'extension des surfaces pour 6% de population en plus. Ce découplage est-il soutenable, sachant qu'aujourd'hui, la voiture reste presque seule en mesure d'assurer la desserte de ces territoires périphériques ?
- Avec une demie auto par ménage en centre-ville contre 2.5 autos en grande périphérie, le taux d'équipement automobile est directement fonction de l'étalement urbain, comme l'est à l'inverse le prix du foncier. L'étalement urbain encouragé par ce foncier entraîne mécaniquement une croissance des flux et des congestions, à moins de penser à des centralités inédites, physiques ou numériques. Ce qu'on ne voit pas venir. Pour l'heure, ce mouvement en ciseau entre le prix du foncier et l'intensité de l'équipement automobile, est un piège. Deux prestigieux urbanistes et architectes, l'un dans *Le Monde*, Jean Nouvel, l'autre dans *Le Moniteur*, Paul Chemetov, disent la même chose : "étendre la ville est aujourd'hui criminel pour notre descendance"

- Mais la voiture électrique – qui surgira forcément dans ces débats – reste une voiture – sans doute plus propre que son aînée thermique. Pourtant cette voiture laisse irrésolues les interrogations adressées à la congestion automobile. Dans les embouteillages, une voiture électrique prend autant de place qu'une voiture thermique... dans le stationnement aussi.
- Quelques brèves repérées récemment dans notre veille. Au rythme actuel, le trafic d'heure de pointe à Sydney passera de 83.000 autos aujourd'hui à 250.000 en 2013. Les autorités de Saïgon, confrontées à des congestions gigantesques, veulent mettre en place un péage urbain. Enfin, le dernier chic à Sao Paulo, paralysé par les embouteillages, est de prendre l'hélicoptère. En moyenne, 500 d'entre eux sillonnent le ciel en permanence.

L'offre de déplacement s'essouffle en tentant de rattraper les congestions à défaut de les résorber. Mais construire plus d'infrastructures de transport, c'est parfois aussi encourager l'inflation des déplacements. La question est alors : Comment garantir, voire consolider, le droit d'aller et venir sans perpétuer le cycle de la croissance des déplacements physiques ?

Posons-nous encore autrement la même question : les "besoins" sont-ils le reflet de la "demande" ? Par exemple, l'écartèlement domicile-travail décuplé en quarante ans, est-ce une demande des salariés ?

Questions subsidiaires : est-ce soutenable pour la société, l'interrogation est d'actualité à l'heure de Copenhague ? est-ce soutenable pour les entreprises qui voient se dissoudre le temps de travail dans les déplacements ? Dans le triangle de la Randstadt – entre Amsterdam, La Haye et Rotterdam, la congestion est telle que la proportion d'entreprises activant le télétravail – régulièrement ou non – atteint désormais 60%.

Clairement, trop de déplacement tue la voiture et la ville en même temps. Nous ne pouvons poser toutes ces questions ici. Orientons le débat, si vous le voulez bien, sur des questions plus précises. J'en formule cinq :

1. Comment assurer avec moins de voiture le même service automobile, voire plus si le besoin persiste à croître ?
2. Comment activer ce marché unique des déplacements – celui qui voit se fondre la voiture et les autres modes de déplacements dans un seul système ?

Au final, ces deux questions sont aussi celle posées plus généralement à Copenhague dans quelques jours : Comment faire plus avec moins ?

3. Comment la voiture trouve t-elle sa place dans le marché unique de déplacements ? Quels acteurs et quels services ?
4. Quels outils propose t-on à l'usager mixte (auto + transports publics) pour être maître de ses déplacements ?

Voilà beaucoup de questions, sans doute trop pour le temps imparti, sans doute pas assez pour explorer toutes les pistes. Nous sommes cependant confiants sur la capacité des intervenants de produire le socle d'un regard nouveau apporté à la voiture. Je vous souhaite d'excellents débats.

Annexes

Trois articles, trois sujets, trois espaces – mêmes constats d'inflations et d'engorgements. L'espace géographique, l'espace d'Internet et l'espace des déplacements tentent l'ajustement de l'offre et la demande. La loi du marché est implacable : si des ressources inépuisables cessent de l'être, alors des marchés se créent pour continger l'offre (l'air par exemple avec le négoce des CO2). Le raisonnement vaut-il pour la mobilité ? Les mobilités "métriques" et numériques butent sur des limites de solvabilité d'espace et d'énergie. Créer plus des canaux pour que s'écoulent les flux surnuméraires ? La fuite en avant porte en germe de futurs engorgements ([La solution, c'est le problème](#)) : la solvabilité de l'espace se réduit tandis que l'addition des canaux crée la multiplication des flux. Un nouveau canal absorbe le trop plein de flux, mais crée un appel pour de nouveaux flux. La régulation par les prix permettrait l'équilibre ? Beaucoup regardent avec attention la "congestion charge" de Londres et Internet se pose le problème dans les mêmes termes. La régulation par les prix est admise avec son lot d'inégalités. Dans les [Echos](#), Pierre Coppey PDG de Cofiroute confirme, "Pour être durable, la mobilité doit être payante". Les mobilités ont un prix qui ne cesse de croître parce que les ressources pour les servir se raréfient, même si l'analyse est en porte à faux avec les sirènes du low cost ou avec le discours du coût marginalement nul des données numériques. Serions-nous pris en tenaille entre la restriction et la régulation par les prix ? L'idéologie de la "neutralité" masque un équilibre incertain dont l'usager est l'otage et tombe dans l'impasse d'un malthusianisme de l'offre, d'un repliement sur soi et d'un reniement du droit aux mobilités.

S'extraire des pièges

Et si, au lieu de réduire la mobilité, il s'agissait de lui redonner un nouveau sens pour s'extraire du piège, "Allons-nous assumer ou pas l'urbanité et réorganiser la ville autour de la mobilité ? Allons-nous assumer ou pas la densité et la diversité ?", s'interroge Jacques Lévy, géographe à la tribune du [colloque](#) du Monde. Et si les mobilités débordantes cherchaient alors d'autres lits ? Regagner en mobilité implique-t-il plus d'espaces ou des espaces autrement ? Les pistes innovantes ne manquent pas. Si on inversait la logique de l'écartèlement résidence-travail-services : moins d'espace, moins de flux, plus d'urbanité. Nous n'en sommes pas à l'extrême d'une téléportation qui dispenserait de voyager ([More sense, less travel](#) ou [Design and the future of travel](#)) ! En revanche, tout nous conduit à réfléchir des aires de vie qui trouveraient leurs bénéfices dans les proximités sans perdre ceux acquis par l'élargissement du monde. La métaphore du vélo en service public permet à Marc Augé une proposition, "changer la vie, c'est changer la ville. Mettre des vélos à la libre disposition des habitants ou des visiteurs, c'est les obliger à se voir et à se rencontrer, à socialiser la rue, à refaire des lieux de vie, à rêver la ville". Les friches de nos proximités se proposent alors en gisements de ressources. Il ajoute : "Il s'agit de commencer à briser les barrières physiques, sociales ou mentales qui ankylosent la cité." Marc Augé veut moins mettre le monde à vélo que refaire de la proximité là où les modes mécanisés ont introduit la distance. Au nom de quoi la mobilité serait-elle seulement métrique ?

Des mobilités autrement, c'est mieux de mobilité

Les issues passent par une contraction physique et communicationnelle des activités : réduire les distances, ce sont aussi des substitutions d'un mode à un autre chaque fois que cela a un sens : de la voiture particulière à la voiture publique, du bus au vélo, voire du métro à la [marche](#) (l'autorité Transports for London souligne que 20% des déplacements en métro pourraient être efficacement remplacés par la marche). La massification généralisée de mobilités gourmandes en espaces et en temps est peu satisfaisante en termes d'urbanité.

"Il n'y aura pas d'issues à la croissance des mobilités sans densification de la ville", affirmait Jean-Claude Boulard, président de Le Mans Métropole à ce même [colloque](#). Francis Godard, président de l'université

de Marne-la-Vallée, évoquait une politique d'aménagement du territoire pour résoudre le problème de l'écartèlement domicile-travail, "L'étalement urbain, fonction du prix du foncier, entretient une relation avec le taux d'équipement automobile (de 0,5 auto par ménage en centre-ville à 2.5 autos en grande périphérie)."

C'est aussi l'occasion de revenir sur une certitude des sociologues, "Si l'usage des technologies, au lieu d'encourager l'extension des territoires urbains réduisait les déplacements ?" Des sociabilités mêlées au travail dans un cadre plaisant se façonnent déjà dans de [nouvelles oasis](#), raconte The Economist ; la délinéarisation de l'information (faire la même chose à un autre moment, dans un autre lieu et/ou par un autre mode) des activités professionnelles et les télétechnologies se couplent à des "transits serviciels" pour délocaliser le travail et réduire les déplacements. Cela n'exempte pas les autorités de gérer le foncier dans une logique centripète. Ainsi Bordeaux a gelé une ceinture foncière l'abritant des séquelles de l'étalement urbain. Les acteurs des transports ont dans leur besace des réponses intelligentes de mobilité, via de la substitution, des partages (des espaces, de la rue et des véhicules) ou de la fluidification (ainsi le Navigo francilien s'active dans le Thalys, le métro, le Vélib' et les parkings). Nécessaires chantiers pour pérenniser les droits aux mobilités sans glisser dans le jeu dangereux de la "neutralité". Le défi est de faire admettre que des mobilités autrement, c'est moins de congestions, mieux de mobilité, plus de proximité et plus d'urbanité.