

Les Cahiers de médiologie 12

N° 12 - DEUXIÈME SEMESTRE 2001

Automobile



14,50
95,11 F

Gallimard



JOCELYN DE NOBLET

Une autre mobilité

Les idées nouvelles sont souvent critiquées non par manque de mérite, mais parce qu'elles pourraient se réaliser et donc menacer la réputation de ceux qui s'y opposent.

Robert Goddard, physicien (1978)

La mobilité est ici comprise comme l'ensemble des systèmes et des moyens mis en œuvre pour assurer non seulement le transport des personnes et des biens matériels (y compris des fluides) mais aussi la communication des informations. Les formes de la mobilité sont actuellement instables et en transformation pour quatre raisons majeures :

- la mondialisation et l'essor des pays émergents vont favoriser les échanges et la question de savoir s'il sera possible – et sous quelles formes – de satisfaire une demande de mobilité qui risque de devenir exorbitante se pose dès aujourd'hui ;

Photogramme
extrait du
film *Mont'là-
dessus*, 1961
MGM Productions.



- la préservation de l'environnement va nécessiter, à brève échéance, une réglementation de plus en plus stricte dans l'usage des carburants fossiles, avec pour effet un partage de la voirie au profit de mobiles moins polluants. Il n'est plus possible aujourd'hui de se voiler la face à propos des conséquences des émissions de gaz à effet de serre et de leur incidence sur le réchauffement de la planète. Le dernier rapport du Groupe intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) de l'ONU est alarmant. Il indique que le réchauffement aura des conséquences significatives et irréversibles pour la santé, l'économie et l'agriculture dans de nombreuses régions du globe ;
- les différents systèmes qui rendent la mobilité possible n'ont pas le même potentiel de développement. Nous savons que le transport automobile et le système aéronautique présentent certains signes d'une usure de fin de cycle industriel. À l'inverse, le système ferroviaire, qu'il s'agisse des transports à grande vitesse (TGV), des métros ou des nouveaux tramways et trolleybus connaissent un développement qui n'était pas imaginable il y a vingt ans ;
- enfin, pour tout ce qui concerne le traitement et la circulation des informations, le développement des nouvelles technologies de l'information et de la communication (NTIC) – qui ont rendu possibles Internet et le télétravail – connaît un essor caractéristique d'un début de cycle industriel.

On se rend bien compte qu'il n'est pas possible, dans un tel contexte, de faire des propositions réalistes sur le futur des différents artefacts qui permettent de satisfaire nos besoins légitimes de mobilité sans s'interroger au préalable sur l'évolution des infrastructures dont ils dépendent. Ce n'est qu'à partir de la construction de scénarios à propos de la mobilité dans l'avenir qu'il sera possible de dessiner le vélo électrique, l'automobile, le train, l'avion, le bateau, l'escalator, l'ascenseur, le médiaphone et le bureau virtuel du futur.

1. Cette étude, qui est la bible de tous les chercheurs dans le domaine des transports, est disponible au centre de documentation de la Banque Mondiale et sur Internet. Elle confirme des études précédentes entreprises par Yacov Zahavy à partir de 1971.

La constante de Yacov Zahavi

Dans une étude faite à la demande de la Banque Mondiale, en 1976, « Caractéristiques de la mobilité urbaine dans les pays développés et en voie de développement », Yacov Zahavy¹ démontre que les usagers consacrent aux déplacements une certaine fraction de leur journée qu'il nomme budget-temps de transport. Des analyses approfondies confirment cette hypothèse et montrent que dans la plupart des situations économiques, sociales et géographiques le budget-temps s'inscrit dans une fourchette comprise entre 55 et 70 minutes. Ainsi, les villageois africains consacrent à leurs déplace-

ments un temps équivalent à celui d'un Chinois, d'un Américain ou d'un Européen. Il s'agit d'une moyenne statistique sur des groupes importants d'individus et il faut savoir qu'il existe des différences importantes entre les hyperactifs et les presque sédentaires. Il existe une plus grande disparité pour les budgets-argent : ils peuvent être compris entre 2 et 5 % du salaire dans les pays peu développés et se stabiliser autour de 10 à 11 % aux États-Unis et en Europe du fait du développement de l'automobile. Le temps passé dans les déplacements étant quasiment constant, il s'ensuit que la mobilité augmente avec le revenu. Les pays les plus riches encouragent l'utilisation de mobiles plus rapides, qu'il s'agisse de l'automobile ou des transports collectifs. L'accroissement des distances ainsi parcourues explique le phénomène de la périurbanisation intensive au détriment de la ville dense avec, en point de mire, le modèle californien.

Cette tendance ne peut s'appliquer sans restrictions aux pays en voie de développement dans lesquels de nombreuses métropoles ne disposent pas de l'espace nécessaire à l'essor de l'automobile. Ainsi à Shanghai, les rues couvrent seulement 3,6 % de la superficie totale de la ville, alors qu'à New York elles occupent 25,5 % de la superficie de l'agglomération, 16,5 % à Londres et 14,2 % à Tokyo. Ainsi un Japonais n'a besoin que de 700 dollars par an pour couvrir tous ses frais de transports (vélos et transports publics), un Américain moyen qui utilise sa voiture pour aller au travail, de 8 000 dollars. Il faut aussi remarquer qu'en Chine – bien que le taux de possession d'automobiles ne soit que le centième de celui des États-Unis – la pollution engendrée par le million de véhicules motorisés que compte le pays est équivalente à celle de huit millions de véhicules occidentaux. Le journaliste chinois Xin Bai écrivait en 1999² : « Il ne faut pas copier en bloc les modes de vie et les modèles de production occidentaux. Pour résoudre nos problèmes énergétiques et économiques, il n'y a qu'une seule solution : modifier notre mode de vie et notre modèle de production ».

Ce qui importe, c'est le développement de la mobilité de toute la société et le nombre de missions qu'il est possible de satisfaire à l'intérieur du budget-temps. Ce nombre augmente dans la ville dense. Mais rien ne permet d'affirmer que la dépendance actuelle vis-à-vis de l'automobile privée dans les pays développés soit définitive et incontournable. Nous devons prendre conscience que l'automobile n'est plus aujourd'hui l'objet de rêve qu'elle était dans les années cinquante aux États-Unis quand Elvis Presley, au sommet de sa gloire, offrait à sa mère, qui ne savait pas conduire, une Cadillac rose fuchsia.

2. Article publié par *Courrier International* n° 463 du 16 septembre 1999.

Les solutions

Compte tenu des connaissances actuelles, on se trouve face à deux hypothèses possibles : le scénario BAU (« *business as usual* ») et le projet EST (*Project on environmentally sustainable transport*) qui est le résultat de recherches faites à l'initiative de l'OCDE³.

1. Le scénario BAU correspond à la prolongation de la situation actuelle, c'est-à-dire à un accroissement de plus de 76 % du transport de passagers et du fret à l'horizon 2030. Il est la conséquence de l'approche (au niveau international) des technocrates, des lobbies et de bon nombre d'ingénieurs du domaine des Ponts & Chaussées. Il fonctionne de la façon suivante : on réalise une étude sur le trafic, les prévisions étant faites à partir des tendances et des habitudes des déplacements passées et on aboutit à des conclusions qui s'inscrivent dans la logique du « prévoir et pourvoir ». Ce scénario volontariste part du principe que la technique va résoudre immanquablement les problèmes qu'elle pose et que les propositions alternatives sont fantaisistes. Si on applique ce scénario à des pays émergents comme la Chine, dans une période de croissance rapide, on peut aboutir à une situation hors de tout contrôle.

2. Le projet EST, dans sa phase 3, a été publié par l'OCDE en 1999, à la suite des travaux du *Workshop* d'Ottawa qui s'est tenu en octobre 1998.

Il se présente sous la forme d'une série de mesures raisonnables, qui, si elles étaient appliquées, permettraient de limiter l'accroissement prévu par le scénario BAU à 23 % en 2030, tout en réduisant de manière significative les modes de transport les plus polluants de façon à rendre la nouvelle mobilité compatible avec le développement durable.

Pour atteindre cet objectif, il faut d'abord convaincre l'opinion publique, par un travail d'information et d'éducation, que trop de mobilité tue la société. Il faut, par exemple, faire savoir que les gaz à effet de serre produits par le transport de marchandises, aérien et maritime, sont exclus de l'accord de Kyoto et que l'augmentation du fret rend dérisoires les objectifs du traité.

Il ne s'agit pas dans ce projet de diaboliser l'automobile mais de proposer des alternatives crédibles. Pour que les usagers acceptent une diminution significative de la dépendance automobile, il faut d'abord que les transports en commun soient sécurisés et suffisamment performants et réguliers dans leur service pour devenir attractifs. Pour que l'usage des deux roues – vélo, scooter électrique et éventuellement la trottinette – se développent, il

3. « The economic and social implications of sustainable transportation », *Proceedings from the Ottawa workshop*, OCDE, 1999 (2 rue André Pascal 75577, Paris Cedex 16). En annexe de ce rapport, on trouve une intéressante étude par John Adams sur « Les implications sociales de l'hypermobilité » (www.oecd.org/env/online-trans.htm)

est indispensable d'imposer un partage de la voirie digne de ce nom et de garantir un air respirable. Mais il faut aussi éliminer, autant que faire se peut, les ruptures de charge et pour cela imaginer des solutions pour permettre leur transport par le métro, le tramway ou le trolleybus.

Le tramway est un mobile moins cher que le métro, mais aussi moins performant : son coût est en moyenne de quatre à cinq fois moindre que celui du métro, mais sa vitesse et sa capacité de transport sont très inférieures : 20 km/h et 5 000 passagers à l'heure contre 30 km/h et 15 000 passagers pour le métro. Il serait aussi nécessaire d'envisager la solution du trolleybus (comme à Lausanne) ou du tramway sur pneus à guidage immatériel (en projet à Clermont-Ferrand et Rouen) qui présente l'avantage d'être moins onéreuse et qui assure des prestations équivalentes avec des nuisances, notamment sonore, moindres.

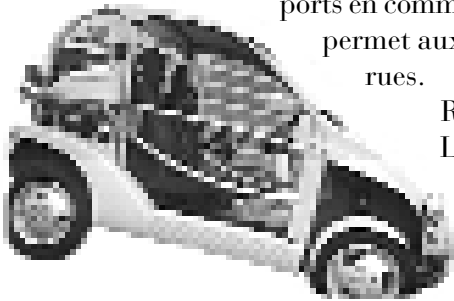
Pour que le projet EST 3 se réalise, il faut prendre conscience du fait qu'il n'est pas possible d'aboutir à une nouvelle conception de la mobilité en se contentant de prendre des mesures à l'intérieur du système des transports. Il faut accepter d'envisager des modifications dans l'urbanisation et dans la façon de travailler qui ne seront possibles que si on ose aborder la question d'un changement dans les styles de vie.

On peut indiquer quelques pistes.

Si on souhaite diminuer l'exode vers les banlieues, il faut mettre en place une politique cherchant à réduire la place de la voiture, en limitant la circulation dans les zones où elle se développe le plus vite, c'est-à-dire non pas dans les centres-villes déjà saturés, où la circulation n'augmente plus, mais plutôt en banlieue et au-delà. Le développement de la petite voiture électrique en location, comme dans le projet TULIP conçu par François Chéry chez PSA en 1995, est possible à la condition de lui concéder des avantages qui la rendent suffisamment attractive pour qu'elle se substitue à la possession d'un autre véhicule. Il faut aussi se pencher sérieusement sur la question de la diminution des ruptures de charge en construisant des gares multimodales dignes de ce nom. Il ne suffit pas de mettre en place des mobiles ultra rapides comme Météore et Éole pour reperdre tout le temps gagné dans des gares conçues en dépit du bon sens. La livraison des marchandises à domicile pendant les heures creuses ou la nuit est en soi une bonne idée, mais, pour qu'elle soit réalisable, il faut que les immeubles disposent d'une structure d'accueil pour y déposer des conteneurs, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui, mais il n'est pas impossible d'imaginer des solutions. Si on décourage le sta-

tionnement dans la rue en le réservant gratuitement aux résidents, on réussira à diminuer le stationnement de ceux qui viennent travailler avec leur voiture et qui deviendront plus enclins à choisir un autre mode de transport. On pourrait multiplier les exemples.

Une étude conduite en Grande-Bretagne (rédigée, en 1998, pour le compte des Transports londoniens et du ministère britannique de l'Environnement, des Transports et des Régions) sur soixante sites à forte circulation dans le monde a démontré que, lorsqu'on supprime certaines voies, les bouchons, loin de se renforcer, disparaissent. Que s'est-il passé? Selon le rapport, les habitudes des gens pour se rendre sur leur lieu de travail varient énormément, même quand le trajet n'est pas perturbé par des déviations. Selon les jours, la même personne peut prendre sa voiture ou les transports en commun, ou encore travailler à la maison. Cette souplesse permet aux gens de faire face aux problèmes de fermeture des rues.



Reste la question du développement du télétravail. L'erreur des études faites aux États-Unis et dans de nombreux pays, à la fin des années 1980, a été de faire un amalgame abusif entre télétravail et travail à domicile. L'Agence régionale pour l'aménagement du temps (CATRAL) auprès du Conseil régional d'Ile de France a développé l'idée de réseau de bureaux de voisinage. Il s'agit d'implanter des groupes d'environ 150 à 200 bureaux équipés pour le télétravail qui se trouveraient à moins de 10 minutes de trajet des télétravailleurs potentiels. C'est une application très réaliste du principe de Fulgence Bienvenüe, (1852 – 1936), surnommé le père du métro, selon lequel « il faut une station de métropolitain à moins de dix minutes à pied des usagers pour que le système fonctionne ». Il existe en Europe plus de 25 millions de télétravailleurs potentiels et des moyens techniques disponibles. La question qui reste à résoudre est celle des mentalités et du changement des styles de vie.

Louise Merzeau,
La voiturette
Be Up au
Centre
Georges
pompidou,
design Ligier &
Giugiaro Design,
2001

