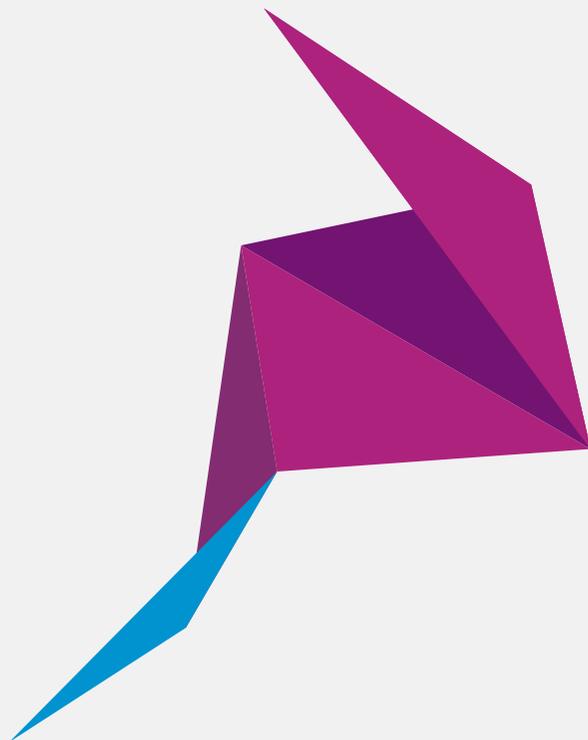


LES ATELIERS SNCF

SYNTHÈSE :

SAISON 1 : QUESTIONS DE MOBILITÉ

L'AUTOMOBILE VA T-ELLE VRAIMENT DISPARAÎTRE ?



ATELIER SNCF

DU MARDI 25 JUIN 2013

L'AUTOMOBILE VA-T-ELLE DISPARAÎTRE ?

EN PRÉSENCE DE

Sophie BOISSARD - Directrice Générale Déléguée Stratégie et Développement

Bernard EMSELLEM - Directeur Général Délégué Ecomobilité

Olivier DEMAEGDT - Directeur général d'Ecolutis.

Christian ROUSSEAU - Expert leader « Mobilité et systèmes de transport » - RENAULT

Marc WIEL - Urbaniste

Débat animé par

Bernard EMSELLEM - Directeur Général Délégué Ecomobilité

SOMMAIRE

INTRODUCTION	1
INTERVENANTS	2
SYNTHÈSE	3
QUELQUES REPÈRES POUR EN SAVOIR PLUS	8

L'automobile peut-elle vraiment disparaître dans les prochaines décennies ?

Coût des carburants, congestion des villes et souhait d'utiliser d'autres moyens de transport : la voiture, autrefois symbole par excellence de liberté et de modernité est-elle condamnée au déclin ? Si l'objet en lui-même, équipé et conçu autrement, a très certainement de l'avenir, ses usages sont appelés à coup sûr à évoluer avec le covoiturage, l'auto-partage, la location de courte durée. Le déplacement automobile du XXI^e siècle s'imagine et s'expérimente aujourd'hui, en lien avec les autres modes de mobilité.

Ces Ateliers du 25 juin dernier nous ont permis de **réfléchir sur les mutations en cours dans le secteur de l'automobile mais aussi sur la cohérence entre les politiques de transports et les politiques d'urbanisme.**

Si l'automobile est vulnérable, elle n'en demeure pas moins un moyen de transport qui assure une liaison d'un point à un autre et oblige chacun de nous à repenser nos déplacements.

C'est avec plaisir que je vous adresse la synthèse de cette rencontre qui est venue clore la saison 1 de nos ATELIERS et vous donne rendez-vous en octobre prochain.

SOPHIE BOISSARD
Directrice Générale Déléguée
Stratégie et Développement



INTERVENANTS



Olivier DEMAEGDT

Directeur Général Écolutis

De formation ingénieur ICAM, il a travaillé dans le tourisme à l'international pour une filiale de la SNCF.

Installé à La Rochelle, il crée un bureau sur la terre, cédé en Novembre 2007.

En 2008, il s'investit dans l'entreprise Ecolutis, éditeur de site de covoiturage pour les entreprises et les collectivités.

En 2009, avec son associé, ils créent un toit pour les abeilles, qui propose aux entreprises et aux particuliers de parrainer des ruches pour sauver les abeilles.

En 2010, ils créent mapolutis, conseil et formation sur Google Maps. Référent Eco-Mobilité au sein du Directoire Transport de France Nature Environnement.

Il réalise un certain nombre de formations et d'interventions autour de l'entrepreneuriat et du développement durable. ■

Dans le domaine des transports a travaillé sur la plupart des grandes villes françaises surtout lors de son activité en bureau d'études (1967-1977) mais a continué néanmoins d'intervenir plus ponctuellement dans les diverses agglomérations françaises à titre d'expert. A exercé dans les années 70 puis dans les années 90 une activité de recherche sur le thème du lien entre transport et urbanisme dans le cadre du Prédit (programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres, qui lui attribua son prix en 2001) ce qui a donné lieu à la publication, de nombreux articles (consultables sur « sites.google.com/site/wielmarc ») et de sept ouvrages. ■



Christian ROUSSEAU

Directeur de la politique des Transports de Renault

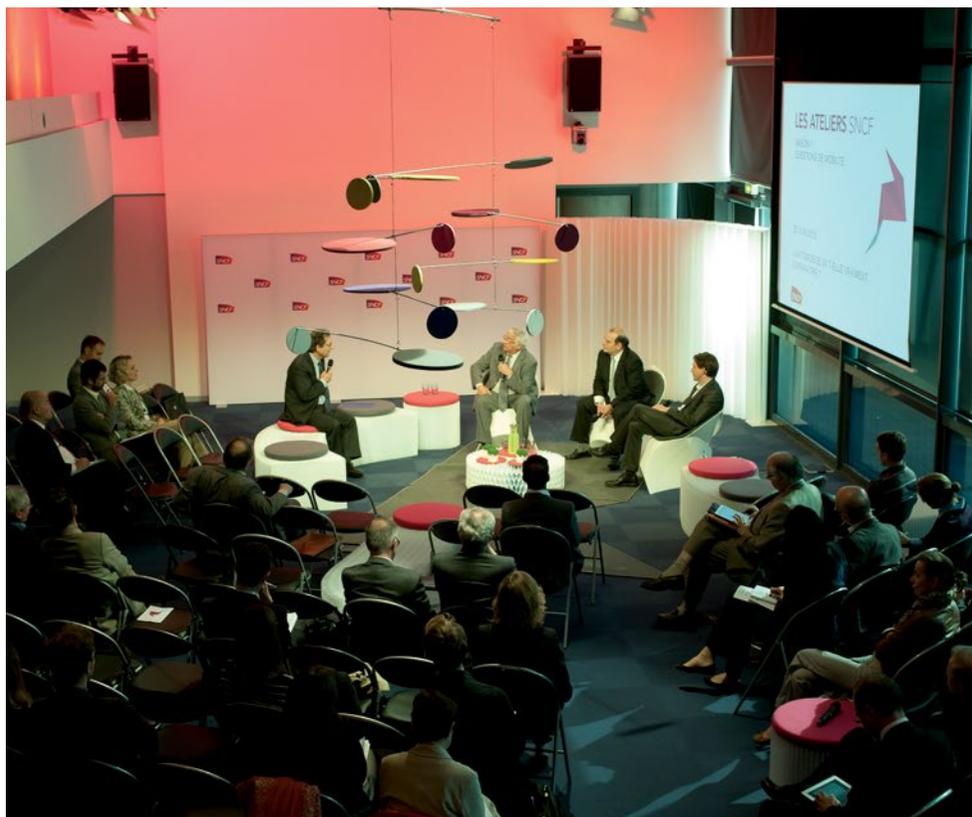


Marc WIEL

Ingénieur diplômé de l'École Centrale de Paris, Urbaniste.

A travaillé dans plusieurs agences d'urbanisme (Rouen 1965-1967, Grenoble comme directeur des études 1977-1981,

Brest comme directeur 1981-2001) ou en bureau d'études (BERU 1967-1977). Travaille depuis qu'il a pris sa retraite en 2001 comme consultant en suivant ou participant aux travaux de recherches sur l'articulation transports urbanisme. Nominé en 1998 au grand prix de l'urbanisme et une mention spéciale en 1999.



L'AUTOMOBILE VA-T-ELLE VRAIMENT DISPARAÎTRE?

L'automobile va-t-elle vraiment disparaître ? Ce lieu commun mérite réflexion, d'autant que lorsque la question est posée, la réponse - négative ou positive - est toujours immédiate.

Pour Marc WEIL les urbanistes, même s'ils sont quelque peu critiques vis-à-vis de la voiture, considèrent que **c'est la mobilité qui fait ou défait la ville**. Par ailleurs derrière la question de la voiture, se cache celle de la vitesse, fonction de la densité : or aujourd'hui, il est indispensable de remettre en cause l'idée même de vitesse.

Ainsi, pour s'adapter aux conditions de circulation et à leurs contraintes, mues également par des considérations environnementales, les villes ont commencé à réorganiser leur espace.

De façon générale, les personnes qui choisissent une localisation le font en

50 %

des parisiens sont actuellement propriétaires d'une voiture.

fonction du système de déplacement, même si la congestion stagne actuellement.

Christian ROUSSEAU estime difficile, à iso-besoins, de faire en sorte que les habitants se déplacent de la façon la plus rationnelle et durable possible. De plus la congestion, loin d'être un moyen de régulation, intervient véritablement au détriment de la mobilité des citoyens et des entreprises.

Le problème de la congestion est déjà dépassé, comme le considère Marc Weil, dans la mesure où il faut distinguer la mobilité dans le bassin d'emplois et la mobilité entre les bassins d'emplois. Toutes deux n'ont pas les mêmes caractéristiques et ne correspondent pas aux mêmes besoins.

Dans l'interurbain, les deux grandes composantes de la mobilité - les échanges inter-entreprises et les loisirs - sont d'abord fonction de l'activité économique générale.

Pour Olivier DEMAEGDT, le seul intérêt de la voiture est d'être capable de transporter les personnes d'un point extérieur à la ville à un autre. Ensuite, la circulation à l'intérieur d'une ville comme Paris s'effectue sans voiture.

De plus, lorsque la vitesse est questionnée au regard du temps passé pour effectuer un déplacement, le vélo et la marche à pied sont finalement assez performants.

Quels éléments sont-ils mis en cause dans la voiture ? En particulier, la voiture électrique constitue-t-elle un vrai sujet ?

Selon Christian ROUSSEAU, les utilisateurs de la voiture n'ont généralement pas le choix d'un autre moyen de déplacement. C'est pourquoi considérant cette réalité, les constructeurs travaillent de façon constante à diminuer les nuisances, avec l'aide du législateur. Ainsi depuis 1993, les taux de réduction obtenus sur les polluants avoisinent 82 à 93 %.

Aujourd'hui, tous les constructeurs ont un projet de véhicule électrique pour les déplacements péri-urbains, alors que Renault était seul à l'envisager il y a trois ans. Le gain en émissions et en consommation est réel.

Marc WEIL observe que la voiture électrique peinera à s'imposer sur toutes les distances, d'où la nécessité de construire une autre ville pour diminuer le besoin de trajets longs.

Le service de covoiturage et d'auto-partage est-il à la marge ou structurant ?

Pour Olivier DEMAEGDT, on assiste à un effondrement du dogme de la propriété de la voiture au profit des transports en commun, de l'auto-partage et du covoiturage. Ces phénomènes, s'ils sont encore à la marge, connaissent toutefois une véritable croissance. La notion de services devient alors prépondérante, et consiste à déterminer les services de mobilité disponibles à distance à pied.

Par ailleurs, le vélo est très emprunté pour les distances inférieures à dix kilomètres, étant rappelé que seuls 50 % des Parisiens sont actuellement propriétaires d'une voiture. L'Autolib devient alors un mode alternatif de déplacement.





Cela étant, si la relation à l'automobile évolue, l'accès à un moyen de transport individuel reste toujours un marqueur social, ainsi que le rappelle Christian ROUSSEAU.

Comment expliquer la forte diminution du nombre de jeunes souhaitant passer leur permis de conduire ? Désamour pour la voiture ou crise économique ?

Pour Marc WEIL, les deux explications sont admissibles. Néanmoins, l'analyse montre que le substitut à l'automobile est encore l'automobile, surtout parce que les infrastructures existent déjà.

Christian ROUSSEAU est persuadé que le jour où la multi-modalité sera organisée, la voiture aura encore davantage sa place. La population des jeunes ne désirant pas passer son permis n'est pas représentative de l'ensemble des 18-30 ans.

Selon Olivier DEMAEGDT, le permis de conduire représente toujours un vecteur de liberté. De plus, les nouvelles technologies offrent de grands réservoirs en termes d'accessibilité de l'information : il est donc nécessaire que tous les opérateurs de mobilité fournissent une information globale cohérente aux voyageurs.

Marc WEIL ne ressent pas les nouvelles technologies comme substitutives à l'achat d'une voiture. La capacité d'interaction de l'homme est infinie : d'abord la ville, puis l'automobile, et aujourd'hui l'échange sans déplacements. L'inconnue réside encore dans les limites du tourisme, qui s'annexe sur le temps libre et les revenus.

Christian ROUSSEAU partage entièrement ce point de vue. Il existe en effet toujours plus d'interconnexions et de relations accessibles par les nouvelles technologies. Les équilibres se modifient, mais pas fondamentalement.

Discussion avec la salle

Interrogé sur le point de savoir si la baisse du nombre de kilomètres annuels réalisés en automobile signifie que la congestion progresse moins vite, Marc WEIL juge que la véritable question n'est pas celle de la congestion, puisque l'objectif n'est pas de se déplacer mais d'interagir.

Selon plusieurs études de l'ADEME, citées par Olivier DEMAEGDT, il ressort qu'une baisse du trafic de 2 à 3 % permettrait de réduire durablement les bouchons.

Développant son analyse sur la vitesse,

Marc WEIL rappelle que les transports ont longtemps été considérés comme un moyen de gagner du temps. **Or le budget-temps est toujours le même, de sorte que la nouvelle problématique est plutôt celle de la recherche de la vitesse adaptée à ce qu'on a à faire.** Le processus est encore embryonnaire, et devrait être assimilé dans vingt ans. En définitive, l'équilibre d'une ville se trouve dans la maîtrise du coût de la mobilité.

Suite aux échanges avec la salle on se demande si en l'absence de pétrole et de carburant fossile, il sera nécessaire de prioriser la distribution du carburant.

Pour Christian ROUSSEAU, le schéma d'évolution du véhicule électrique montre qu'une solution technique sera possible.

Il est fait remarqué qu'en matière de mobilité, et même dans les zones denses, un moyen individuel est indispensable, voiture ou autre. Dès lors, l'introduction du coût dans les paramètres de choix semble importante.

Marc WEIL souligne que la dépendance est déjà présente pour une bonne partie de la population, dont environ 30 % habitent sans travailler dans les zones agglomérées.



En cas de disparition de l'énergie, le prix des maisons à la campagne s'effondrera, sauf à trouver des solutions adaptées pour rejoindre le lieu de travail : covoiturage, transport privé de l'employeur, vélo...

Cette situation sera inéluctable sauf si la gouvernance et le système fiscal mettent en place des systèmes permettant d'acquérir des habitats plus proches.

La stratégie des Allemands est mise en exergue, venant d'annoncer l'équipement de l'autoroute Berlin-Munich tous les 80 kilomètres en recharges électriques : il semble dès lors que leur choix ne soit pas celui d'une ville plus proche.

En second lieu, l'industrie automobile, pendant longtemps le parangon de la taylorisation, a fait la démonstration de l'échec de son modèle. La question sous-jacente n'est-elle pas que l'industrie automobile, si elle ne disparaît pas, connaîtra une transformation radicale ?

Enfin il est surprenant que le débat n'ait à aucun moment porté sur les infrastructures.

Pour Christian ROUSSEAU, la réponse des Allemands constitue plutôt la preuve de leur foi en l'avenir de l'électricité.

Cependant, il est vrai que les arbitrages

effectués sont différents de ceux de la France, dont l'approche inclue la mobilité urbaine, la logistique et l'interurbain, et repose sur l'investissement dans les infrastructures.

Par ailleurs, la réponse spécifique aux attentes individuelles est grandissante, de sorte que l'opposition entre grandes séries et spécialisation n'est plus aussi vraie que par le passé.

Un historien du chemin de fer rappelle qu'il y a cinquante ans, l'idée communément partagée était celle de la disparition du chemin de fer. De fait, il serait intéressant de savoir ce que penseront les générations des années 2080 du débat actuel : l'automobile aura-t-elle vraiment disparu ?

Selon Marc WEIL, la question environnementale et énergétique, une fois résolue, permettra à l'automobile un nouvel essor. La compatibilité de la voiture avec la ville est possible, mais pour un usage différent, en remettant la voiture à sa juste place.

L'équilibre d'une ville se trouve dans la maîtrise du coût de la mobilité

Christian ROUSSEAU est convaincu qu'en 2080, un autre système de déplacement aura vu le jour, avec un nouveau système de gouvernance. L'ensemble s'adaptera donc aux contraintes pour répondre aux besoins de mobilité, qui sont réels, et dont il n'est pas possible d'imaginer la disparition.

Pour Olivier DEMAEGDT, l'avenir est encore à créer.

Ainsi se clôturent les Ateliers de la Mobilité, dont la réflexion a été très enrichissante. La période-charnière actuelle est passionnante, et c'est une partie de cette histoire que la SNCF réinvente.

Le dialogue se poursuivra dès octobre 2013 dans un nouveau lieu pour la saison 2013-2014. ■



QUELQUES REPÈRES POUR EN SAVOIR PLUS

Vers une mobilité automobile durable ?

Commissariat général au développement durable, la revue du CGDD, juin 2013, 102 p.

Dans le contexte de préoccupations liées au changement climatique et à la pollution atmosphérique, ce numéro propose un zoom sur les évolutions récentes et des actions publiques pour favoriser l'émergence d'alternatives automobiles et d'auto-mobilité plus économes, afin de transformer la structure du parc, en termes de motorisation et d'usage, en terme de consommation d'énergie et d'émissions de CO₂. Il fait le panorama des grandes tendances actuelles et des perspectives ouvertes par la recherche et présente des évaluations à court et moyen termes.

Quand les transports publics attirent les automobilistes : revue de recherche

Quality attributes of public transport that attract car users : a research review
REDMAN L., FRIMAN M., GÄRLING T., HARTIG T., Transport Policy, n° 25, 2013, 9 p.

L'utilisation des véhicules motorisés privés dans les zones urbaines a de lourdes répercussions en matière de développement durable. Les transports publics (TP) avec vélo et la marche sont généralement admis comme des alternatives viables à l'utilisation de la voiture particulière. Ce document contribue à une meilleure compréhension des particularités des transports publics les plus susceptibles d'attirer les utilisateurs de voitures.

Document en anglais

La voiture de demain : carburant et électricité

SYROTA J., Centre d'analyse Stratégique, Rapports et Documents, n° 37, 2011, 322 p.

Le véhicule électrique est aujourd'hui présenté à nouveau comme une réponse efficace permettant de maîtriser, à moyen terme,

le triptyque pollution, effet de serre et raréfaction des réserves de pétrole. Le contexte énergétique, climatique et politique explique donc ce regain de popularité. Il s'agit alors de distinguer les effets de mode des tendances véritables afin de déterminer si la nouvelle vague de véhicules électriques a cette fois des chances de s'installer durablement.

Enquête nationale sur l'autopartage : autopartage comme déclencheur d'une mobilité alternative à la voiture particulière

LOUVET N., GODILLON S., Predit pour Ademe, janvier 2013, 82 p.

Face à l'augmentation des prix du pétrole, à l'étalement urbain et aux politiques de restriction de la voiture individuelle il apparaît inévitable que de nouveaux services de mobilité comme l'autopartage séduisent de plus en plus les particuliers et continuent à se développer partout en France. Cette étude réalisée par 6T-Bureau de recherche en partenariat avec France Autopartage et avec le soutien de l'ADEME, a pour objectif de mesurer et comprendre l'impact de l'autopartage sur la mobilité urbaine.

Comment les ingénieurs réinventent l'automobile *How engineers are reinventing the automobile*

REDING N., National Instruments, 2013, 4 p.

La technologie embarquée à bord des voitures, de plus en plus présente révolutionne le rapport du conducteur à l'automobile. L'auteur revient sur les mutations technologiques qui ont transformé le secteur automobile.

Document en anglais

La voiture sans chauffeur de Google : comment ça marche ?

JUHAN V., journaldunet.com, 17 avril 2013,

Google a fait sensation avec son projet de « Google car ». Mais concrètement

comment fonctionne-t-elle ? Sur quelles technologies repose-t-elle ? Zoom sur cette voiture autonome, sans chauffeur. Voir aussi la mise en circulation à Lyon de la première voiture robot NAVIA, leparisien.fr, 14 mars 2013,

La voiture, reine du rural et du périurbain

GRIMAULT V., Alternatives Economiques, n° 313, mai 2012, 8 p.

L'automobile prédomine dans les zones à faible densité. Son usage individualiste – ruineux et polluant – est aujourd'hui concurrencé par de nouvelles pratiques.

Les jeunes et l'automobile : voie sans issue ou dégagée

L'observatoire Cetelem 2011, 84 p.

Cette étude est consacrée aux comportements des jeunes européens face à l'automobile, ou plutôt, sur les comportements des jeunes concernant l'achat de voiture. La voiture perd sa dimension statutaire, l'âge moyen d'acquisition d'une voiture neuve est de 51 ans en Europe, la voiture voit s'éroder la connotation de liberté, les jeunes ne passent plus massivement le permis, et l'évidence de l'usage d'une automobile ne s'impose plus en milieu urbain. On assiste à un passage du modèle de possession à un modèle d'usage.

Les jeunes américains délaissent la voiture

GAURON L., lefigaro.fr, 16 mai 2013

Selon un rapport de l'ONG US Public Interest Research Group, Internet a pris la place de l'automobile dans le coeur des jeunes nés entre 1983 et 2000. Cette génération Y a créé de nouveaux usages qui limitent l'utilisation de l'automobile. Le télétravail, les achats en ligne, les réseaux sociaux, les téléconférences, sont autant de moyens d'éviter des déplacements réalisés autrefois en voiture.

35 % des 18-34 ans avouent qu'ils pourraient difficilement se passer de leur ordinateur et 30 % de leur téléphone portable. La voiture n'arrive qu'en troisième position.

Sites utiles

La calculette Eco-déplacements

Réalisée par les experts de l'ADEME, la calculette Eco-déplacements est un outil internet qui permet de comparer différents modes de transports (marche à pied, vélo, bus, train régional, tramway, métro, voiture, covoiturage, 2 - roues motorisé), pour un déplacement de type domicile-travail

Bougez autrement, semaine de la mobilité

Le site du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie propose une série d'application pour changer les habitudes de déplacement, covoiturage, autopartage, vélo...

Contact : Albane BARRÉ
Directrice des Relations Extérieures et des Partenariats
Mail : albane.barre@sncf.fr
T. : 01 53 25 36 74

SNCF, Direction des Relations Extérieures et des Partenariats
34, rue du Commandant Mouchotte
75699 PARIS CEDEX 14
sncf.com

