

2009 – Séminaire 1

Les sociétés européennes en devenir

La mobilité en toute connaissance de cause

Jean-Pierre Orfeuil,

Professeur à l'Institut d'urbanisme

Université de Paris Val-de-Marne, enseignant à l'École des Ponts

Je vais vous parler de la mobilité, de ses évolutions dans le passé – et les images du passé manifestent une grande persistance rétinienne - et des solutions pour demain. Bien que l'exposé précédent de Philippe Moati parle d'éléments très différents, nous partageons certaines choses en commun – sauf une dont nous pourrions éventuellement discuter. Le premier point est de fixer des termes, des concepts, des ordres de grandeur pour que l'on sache un peu ce dont on parle. Ensuite, nous entrerons un peu plus dans le détail des indicateurs utilisés en matière de mobilité. Avec ces indicateurs, nous essaierons de suivre et de comprendre les évolutions passées, et puis nous aborderons la question de la mobilité demain à travers, d'une part, ce qui d'une certaine façon est déjà inscrit dans les gènes et, d'autre part, des thèmes qui sont plutôt de l'ordre des volontés politiques. La mobilité est au moins autant que le commerce l'objet de préoccupations politiques. Nous verrons donc ce que l'on peut attendre de diverses solutions et éventuellement nous en proposerons d'autres.

Des horizons instables et raccourcis

Dans les années 70 on parlait de transport, puis on s'est mis à parler de mobilité alors qu'on parlait beaucoup de migration, un terme qui a un peu disparu, et de déplacement... Au fond, quand on parle de mobilité, qui est un terme extrêmement générique, on parle d'instabilité, de positions qui ne sont pas acquises. Du point de vue de la macrosociologie et de ses auteurs, que François Ascher a beaucoup contribué à introduire dans la pensée française, la mobilité renvoie à des choses que l'on comprend bien aujourd'hui : l'instabilité et le raccourcissement des horizons. En 1960, on prévoyait facilement à trente ans ; aujourd'hui, on est un peu plus réticent sur ce type d'exercice.

Deuxième élément, la vitesse et la portée des interactions. Je ne vous fais pas un dessin mais quand des banques américaines en 2007 prêtent un peu trop à des gens trop peu solvables, le monde entier entre en crise... Ce qui se passe quelque part joue désormais sur des lieux qui sont à des milliers de kilomètres et se diffuse à toute vitesse.

Troisième donnée : avec ces éléments d'instabilité, de vitesse, de raccourcissement des horizons, ceux qui survivent – pour le dire de façon un peu dramatisée – sont ceux qui ont des capacités de réflexivité et d'adaptation permanente. Il est indiscutable que ce nouvel esprit du capitalisme est à la fois générateur d'efficacité et en même temps d'angoisse, de ce stress dont on parle y compris dans les entreprises. Un certain nombre de sociologues d'entreprises parlent de la tyrannie de l'urgence, de ce que l'on apprécie tous en tant que consommateurs, mais qui suppose quand même des

organisations comme le 24 h chrono. Tout cela revêt des aspects positifs et négatifs. Mais on y est, et il n'y a pas de signe qu'on ait envie ou la possibilité d'en sortir facilement.

Si l'on regarde maintenant les aspirations des gens, à partir de recensions d'observations dans des domaines extrêmement divers, le premier élément qui ressort est que l'on a envie de garder la main sur sa mobilité, pas de se la faire imposer. On est entré dans un régime de mobilité faible, beaucoup plus faible que celui que l'on a connu lors des Trente Glorieuses ou avant. Bien entendu, la mobilité de l'emploi est plus forte mais là aussi on est plutôt du côté du déplaisir que du plaisir. On dispose de pas mal d'observations montrant qu'aujourd'hui les déplacements professionnels au sein des entreprises, en particulier ceux à longue distance des entreprises mondialisées, les hauts cadres essayent de s'en débarrasser sur les cadres moyens qui eux-mêmes essayent de les repasser aux cadres plus moyens. Aujourd'hui, faire un déplacement professionnel à Shanghai ou ailleurs est beaucoup moins valorisant qu'il y a trente ans. Autre dimension de la mobilité, celle qui consiste à profiter des opportunités, qu'il s'agisse d'opportunités urbaines ou de tourisme de loisirs. Enfin, il faut évoquer une mobilité qui ne paraît pas être une mobilité de déplacement mais qui l'est de façon un peu implicite, celle qui traduit au fond le désir de se mettre un peu à l'écart des autres ou des flux, en termes au moins résidentiels. Rappelons ici le rôle des marchés, en particulier celui du logement, qui joue sur cette recherche en valorisant les endroits qui ne peuvent être acquis ou loués que par les catégories supérieures de la population et, bien entendu aussi, selon des positionnements économiques ou culturels spécifiques.

La mobilité entre réalité et représentations

Parlons maintenant de façon plus précise des déplacements, donc de la mobilité physique des gens, pour l'essentiel dans l'espace de la quotidienneté et hors du tourisme et des loisirs, bien qu'ils aient contribué assez fortement à l'évolution de la géographie du territoire. Premier point : il faut sortir de l'idée que la mobilité ne serait qu'une question de transport ou de réalisation de déplacement. Dire qu'aujourd'hui nous avons plus de mobilité, c'est dire que les conditions de mobilité offertes à tous se sont très largement améliorées. Aujourd'hui, par exemple, Lyon est à deux heures de Paris et l'on peut traverser l'Île-de-France en une heure, une heure et quart, choses impensables il y a trente ou quarante ans. Ce qui nous est offert est d'une bien meilleure qualité de service, même si l'on ne s'en rend pas nécessairement compte – nous avons tous une mémoire de petits tracas quotidiens qui ne doit pas dépasser les 24 heures... Deuxième élément : la mobilité est une question d'accessibilité à des fonctions qui renvoient à des aptitudes. Ces capacités aux mouvements dépendent bien sûr de l'état physique de la population : on parle de personnes à mobilité réduite. Elles dépendent aussi d'un univers cognitif : connaître l'espace, savoir ce que l'on peut y faire ou pas ; de la maîtrise de certaines conditions de transport comme de passer un permis de conduire par exemple ; de notre capacité à changer de registre : vous ne vous conduisez pas nécessairement de la même façon dans votre immeuble de Clichy-sous-Bois et sur les Champs Élysées. La mobilité est le passage en quelques dizaines de minutes dans des univers qui peuvent être différents. C'est aussi des systèmes d'obligations et d'injonctions : j'y tiens beaucoup parce que la mobilité n'est pas qu'une question personnelle. On a parlé d'explosion des mobilités comme si cela ne résultait que de la demande des gens or ce n'est pas vrai. Philippe Moati a parlé de ces trente années de développement très fort des hyper. Quand les hypers ont contribué à faire baisser le commerce de proximité notamment dans les zones rurales, là où il pouvait le moins bien résister, on s'est bien retrouvé dans l'obligation d'aller plus loin pour faire ses achats. En matière d'obligations, rappelez-vous les débats qui ont eu lieu il y a un an ou deux, et qui sont toujours d'actualité, pour savoir ce que représente pour un chômeur l'obligation de reprendre un emploi « légitime ». Car tout emploi est défini dans un certain périmètre qui peut être de trente, cinquante kilomètres. Imaginez la France du début des années 60 où 10 % des gens possédaient une voiture : 50 km, c'était le bout du monde et beaucoup de gens n'avaient jamais été de leur vie aussi loin de leur lieu de naissance. Là aussi les choses ont changé, et aujourd'hui on ne peut pas comprendre un chômeur qui refuserait un travail parce qu'il serait à 10 km de son domicile. Bref, tout ceci forme un paysage dans lequel se déploient des pratiques, des demandes, ce dont on parle en général. La demande, c'est la mobilité observée à l'échelle des gens, leur pratique du déplacement, et les résultats globaux que cela produit : des trafics, des équilibres

modaux. C'est par exemple dire qu'il y a trop de voitures en ville ou pas assez d'usagers du transport public. C'est ce qui est le mieux connu. Mais ce qui est très agissant dans le monde d'aujourd'hui, et là je rejoins tout à fait Philippe Moati dans sa prise en compte du qualitatif, ce sont les représentations, ce qui est bien, ce qui est mal, qui commandent beaucoup les politiques, un peu moins les comportements et le vécu des déplacés.

Quelques éléments très macro statistiques... Les tailles de marché en distance parcourue : le Français moyen (de 6 à 120 ans) parcourt 15 000 km par an et par personne en moyenne. Ces 15 000 km se répartissent en 20 % de mobilité dans les cœurs urbains (la ville centre et ses banlieues), 40 % de mobilité que j'appelle locale mais néanmoins non urbaine, c'est de la mobilité périurbaine, entre deux villes proches, et puis 40 % de mobilité à longue distance, à plus de 100 km, en France ou à l'étranger. Les débats sur la mobilité en France concernent surtout les villes centres, voire les centres ville, or ce n'est pas le plus gros morceau. Si je prends les circulations automobiles, les données changent : si pour les longues distances on est en général deux par voiture, en mobilité locale non urbaine, par exemple les échanges entre le périurbain ou au sein du périurbain, on circule plutôt en solo. En part modale, 80 % des déplacements se font en voiture, 15 % en services de transport, et le petit reste à pied ou en deux roues. Ces données sont très comparables dans tous les pays européens, les vraies différences portant sur les pays en développement. Pour les croissances, il faut retenir deux choses. La première c'est que l'on a une vraie hiérarchie des taux de croissance : l'urbain croît très peu, le local non urbain, qui renvoie à l'étalement urbain ou à la prise en masse de deux villes voisines, croît plus, et ce qui se développe encore plus c'est ce qui se passe au-dessus de 100 km. Cette forme de démocratisation du tourisme est très loin d'être achevée puisque l'on compte entre 30 et 40 % de la population qui ne part pas en vacances, soit un réservoir de croissance important si tant est que le problème social soit résolu un jour.

Concernant le local, on dispose d'indicateurs d'accès aux moyens de transport. Pour la voiture, mode principal, c'est le permis et la détention de voitures, mais c'est aussi les abonnements, les taux de pénétration, etc. Les nombres de déplacements, les durées, les sommes dépensées sont aussi des indicateurs de mobilité capables de nous renseigner sur ce que font les individus. Aujourd'hui 85 % de la population a le permis à 25 ans. La première vague de motorisation concernait les hommes, chefs de famille actifs et la deuxième vague, à partir des années 70, les femmes et les seniors. Aujourd'hui, la part de la population qui n'a pas accès à l'automobile est devenue assez faible. Les transports collectifs se sont également beaucoup développés : ils couvrent bien plus de territoires urbains et les dessertes TER, notamment depuis dix ans, ont été très fortement améliorées. Les dessertes aériennes l'ont été aussi. Les aéroports qui sont en liaison avec l'Europe sont infiniment plus nombreux qu'il y a quinze ou vingt ans : un aéroport de province aujourd'hui ne vit pas avec la clientèle que lui envoie Paris.

Je reviens à notre vie quotidienne, faite de travail, de télé, de métro, de dodo... voyons ce qui a changé. Ce qui n'a pas beaucoup changé c'est le nombre de déplacements ou d'activités effectués à l'extérieur. L'explication technique est simple : on est passé d'un monde où les actifs rentraient déjeuner chez eux à un monde où les actifs restent sur place, ce qui enlève deux déplacements sur trois et demi. En revanche, on compte plus de déplacements de type loisirs ou de déplacements de type santé. La prééminence du travail, pour la mobilité locale, reste intacte contrairement à certains propos. Environ la moitié des kilomètres se rapporte à des déplacements quotidiens de type scolaire et professionnel. Leur durée moyenne, une heure en moyenne France, une heure trente en île de France, ne bouge pas non plus et ce dans tous les pays. Cette durée contraste fortement avec le temps occupé par le virtuel (Internet ...) qui a complètement explosé. Ce qui n'a pas changé non plus, c'est la part du budget consacré à nos déplacements – acheter des voitures, les réparer, les garer, prendre de l'essence, s'assurer, acheter des titres de transport, etc.. – qui se situe toujours globalement autour de 15 % pour l'ensemble des transports et à 13 % pour la seule automobile. Là aussi, le contraste est fort avec l'immatériel qui s'est imposé dans nos budgets à une vitesse et avec un poids extrêmement importants. Certes, un écran coûte bien moins cher qu'une voiture mais on en achète bien plus souvent que des voitures, sans compter les abonnements mensuels à Canal Plus, à Internet etc.

La mobilité virtuelle

Ce qui a changé très rapidement ce sont les moyens de transport qu'on utilise, les distances et les types de liaison que nous parcourons, les vitesses, et surtout les représentations de la mobilité. Concernant les moyens de déplacement, d'abord on marche beaucoup moins qu'au début du siècle. Aujourd'hui, on se rattrape un peu sur le vélo, mais à coup d'initiatives publiques, sinon le vélo serait lui aussi en baisse. On constate aussi une certaine stabilité des transports publics malgré les efforts accomplis du côté de l'offre et une croissance forte de la voiture et de certaines pratiques, notamment l'accompagnement des enfants, puisqu'un enfant sur deux va à l'école en voiture, un chiffre qui invite à la réflexion. Ce qui a changé très rapidement, y compris en poids budgétaire, c'est quand même le mode virtuel, qui est un mode d'interaction. Il ne satisfait pas exactement les mêmes besoins que la mobilité mais celle-ci est aussi une interaction : on se déplace pour aller à la rencontre de quelqu'un, d'un service, etc. En rassemblant tous les biens et services de mobilité et de coprésence, de ce qui déplace jusqu'aux hôtels, cafés, restaurants etc., on constate que chaque supplément de consommation, de pouvoir d'achat si on veut, n'a pas conduit à une croissance de la part de ces biens. En revanche, en matière de présence distante – tout ce qui tourne autour d'Internet, du téléphone, des services de télécommunication, de la télé – on assiste à une explosion vraiment considérable. Toute une série de consommations récurrentes avec factures mensuelles se sont imposées, et l'on a beau être plus riche, on a quand même l'impression d'être plus pauvre.

Les distances, comme tout le monde le sait, ont fortement augmenté. Pour partie parce que les gens souhaitent avoir accès à plus d'opportunités, pour partie parce que les opportunités de proximité ont disparu, la balance entre les deux étant assez difficile à faire. En gros, depuis 2000 la croissance est pratiquement nulle, ce qui ne s'était évidemment jamais produit depuis plus de quarante ans. Si on compare la croissance de la mobilité entre le centre, la banlieue et la ville étalée (le périurbain), on voit que les centres sont plutôt dépressifs et que le record de croissance en matière de type de liaisons concerne l'inter-ville, la prise en masse de territoires qu'on avait l'habitude de considérer comme vivant leur vie séparée (entre Nantes et Saint-Nazaire, par exemple, ou Lyon et Saint-Etienne). Le deuxième pôle de croissance, c'est entre le périurbain et la banlieue en raison de l'implantation des grandes surfaces. Beaucoup se sont installées au bord de la ville, au voisinage des rocade pour faciliter les approvisionnements, et ont bénéficié des deux types de clientèle : les périurbains, en croissance, les urbains, qui pendant un certain temps ont bénéficié de revenus significativement plus élevés. Troisième grand changement, celui de la vitesse. On se déplace aujourd'hui beaucoup plus vite qu'hier parce que l'on n'utilise pas les mêmes moyens, parce que les vitesses augmentent avec les distances, les petits déplacements étant toujours moins rapides que les grands, et bien entendu du fait de l'usage croissant des infrastructures rapides. Je vous rappelle que l'infrastructure routière qui accueille la plus forte croissance de trafic est l'autoroute. Dans le passé, la croissance des distances a été rigoureusement proportionnée à la croissance des vitesses. On ne passe plus deux à trois heures à se déplacer, mais en moyenne une heure. Les vitesses, il est bon de le rappeler, sont aujourd'hui en croissance quasi nulle. Il n'y a plus cette représentation de la modernité associée à la vitesse même si elle est très forte dans les comportements. Je prends un exemple : on préfère depuis vingt ans le tramway au métro bien que le métro soit plus rapide. Dans un certain nombre de domaines, on constate des contradictions de ce type entre des logiques comportementales : celle où, dans le cadre quotidien, on essaye de caser ces activités sans perdre de temps, et celle où, dans le cadre plus projectif du politique, on ne recherche plus la vitesse associée à la vision de l'ingénieur de la société industrielle.

La voiture sans plaisir

Mais pour moi le changement majeur en matière de mobilité se trouve dans les valeurs. On a connu dans les années 60 une conquête extrêmement joyeuse de la mobilité autonome : on était si heureux d'avoir des voitures qu'on faisait les idiots et qu'on se tuait avec... Aujourd'hui, on se tue beaucoup moins – le risque a été divisé par dix avec quatre fois moins de morts par an pour deux fois et demi plus de kilomètres – mais on est triste ! On s'estime dépendant de la voiture, on regarde l'évolution du prix du baril avec angoisse, on est passé du « je peux » des années 60 où l'on a gagné ses galons de classe moyenne, au « je dois » d'aujourd'hui : je suis obligé de prendre ma voiture sans grand

plaisir, et manifestement je ne me sens pas tellement obligé d'en acheter. En même temps, dans les systèmes de valeurs développés par le politique, on est évidemment passé du « c'est bien » au « c'est mal ». Avec la crise du secteur automobile, on découvre depuis six mois des reportages larmoyants, mais pendant dix ans on a eu droit à des reportages critiques sur la voiture ! Le changement est vraiment fondamental. La première raison de la croissance passée de la mobilité est celle de posséder un bien. C'est exactement comme la consommation d'eau : quand vous devez aller à la fontaine, vous en consommez très peu ; quand vous avez l'eau au robinet, vous en consommez dix à vingt fois plus. Avec la voiture c'est la même chose, et l'accès croissant à ce bien personnel permettant la mobilité a été le déterminant numéro un. Mais il existe d'autres déterminants, et je ne suis pas convaincu qu'une réversibilité d'un certain nombre d'éléments sur les infrastructures produira de la réversibilité urbaine, c'est-à-dire moins d'étalement urbain. Un des phénomènes probablement majeurs – et sur lesquels travaillent à mon avis trop peu de sociologues – est l'augmentation du besoin d'espace qui traduit le besoin d'individuation au sein du foyer, où il est de moins en moins facile de regarder le même programme de télévision à quatre ou cinq. Dans un contexte où les prix sont structurellement orientés à la hausse, la consommation de mètres carrés augmente alors même que son prix croît, ce qui est relativement inhabituel en économie. Il est clair que cette augmentation du besoin d'espace a porté l'urbanisation en dehors des villes, puisque les villes ne pouvaient pas y répondre.

Le carburant était plus cher en 1960 qu'aujourd'hui et le prix des voitures a diminué. Ce qui a vraiment beaucoup augmenté ? Les loyers, les réparations... Mais prenons un exemple : j'habite à Arcueil, je travaille à 15 km de là à Créteil. Je prends les transports publics désormais et je suis tellement content d'avoir économisé un litre d'essence que quand j'arrive, je prends un petit noir au zing : un petit noir c'est 1,20 euros, le litre de diesel 0,98 euros ! Si on ne garde pas à l'esprit qu'un litre de carburant c'est le prix d'une tasse de café, on ne comprend rien à rien. Je conçois bien que les augmentations du prix du carburant puissent poser des problèmes à la fraction la plus modeste de la population. C'est une proposition vraie ; en revanche la proposition fautive est de dire que toute la population est modeste. Les hausses du prix de carburant qui posent un problème à 5 %, 10 % de la population, font croire à 100 % de la population que son pouvoir d'achat est en baisse. Mais croire, ce n'est pas remplir un réservoir.

Autre facteur des croissances passées : les investissements en infrastructures rapides, notamment les autoroutes urbaines mais aussi le RER. Ils ont eu pour effets imprévus la dissociation entre politiques urbaines et politiques de logement : tout le monde s'est installé un peu où il pouvait. D'où cet étalement urbain qui est dénoncé mais que l'on n'a pas trop cherché à contenir en développant l'immobilier en ville. Car quand on parle de l'étalement urbain on a dans l'idée que les villes se seraient vidées, ce qui n'est pas le cas : les villes restent attractives, et l'étalement s'est simplement produit parce que, pour de bonnes ou mauvaises raisons, on n'a pas construit dans les villes. Conséquences positives de ces évolutions, les individus sont devenus plus autonomes, les marchés plus fluides, l'accès aux aménités a été plus diversifié. Mais l'étalement fort et le maillage plus faible par les activités contrebalencent en partie ces effets. Autre point : la contribution des capacités de mobilité aux ségrégations urbaines : plus vous êtes en capacité de vous déplacer, plus vous pouvez éviter une situation de voisinage invivable.

Les moteurs usés de la mobilité

Est-ce que les moteurs passés de la mobilité sont encore actifs ? Sur l'accès à l'automobile, je dirais que ce qui est fait n'est plus à faire. Quand vous avez de l'ordre de 750 voitures pour 1000 adultes, il est clair que les croissances seront très faibles, notamment parce que la part des personnes âgées peu favorable à la mobilité automobile ne cesse de croître dans la population. La croissance économique ? Lorsqu'on prévoit 1,5 % de croissance, on est loin des 5 % des Trente Glorieuses. La diélisation du parc, très forte en France comme elle le devient en Europe, a été un facteur de baisse du prix d'usage mais elle est pratiquement achevée. Le prix du pétrole, à moyen et long terme, ne baissera pas. En revanche, on peut penser que la captation des revenus additionnels par les nouvelles technologies de l'information et de la communication est très loin d'être terminée. Les très jeunes générations importeront dans leur vie d'adulte leur usage de ces technologies. La vitesse

pourrait être un moyen de relancer la croissance de la mobilité. Des années 60 aux années 90-95, elle a été multipliée par deux du fait des changements structurels (autoroutes...). Mais aujourd'hui, elle est passée de mode et ses perspectives de croissance sont soit faibles, soit négatives. Les prochaines enquêtes devraient même nous surprendre par une inversion des vitesses, notamment sur les routes. Enfin, troisième point, on constate de plus en plus, y compris au sein des grands ensembles urbains, des niveaux communaux ou intercommunaux qui pensent la grande ville comme une association de villages. L'enjeu n'est donc plus notre capacité à nous déplacer en périphérie mais notre capacité à accéder dans notre voisinage à une bonne offre commerciale. L'autre grand facteur de croissance est le développement de la ville hors la ville, avec l'étalement, un phénomène qui comme le constate l'INSEE se poursuit alors même que les prix pétroliers restent élevés et que depuis plus de dix ans les politiques d'infrastructures ont été très ralenties. Il est donc probable que les gens trouvent dans ces espaces autre chose, qu'ils ne trouvent pas en ville ; ce n'est peut-être pas qu'une affaire de prix immobiliers, mais aussi de socialité, de rapport à la nature. Malgré tout, j'ai l'impression que l'on continue d'expliquer que l'étalement est le produit de la vitesse et de la capacité des gens à posséder des voitures alors que ces facteurs ne sont plus avérés.

La décroissance, un enjeu politique

Si la plupart des moteurs de croissance de la mobilité sont derrière nous, il faut aussi parler des freins et parmi ceux-ci des volontés publiques affichées autour de la décroissance de la mobilité automobile. L'objectif de consommer quatre fois moins d'énergie en 2050 se traduit dans le domaine des transports et de la mobilité et dans les objectifs de qualité de la vie urbaine largement médiatisés par les plans de déplacement urbain. Les politiques ne souhaitent pas se contenter de la stabilisation. A Paris, par exemple, on souhaite que le trafic automobile poursuive la baisse engagée depuis 1995. Je ne porte pas de jugement, je dis simplement que les politiques renforcent un mouvement naturel. Les moyens les plus souvent évoqués, notamment dans les plans de déplacement urbain, sont d'abord la ville compacte, la redensification urbaine ; puis les transports publics, et enfin, apparus plus récemment, les nouveaux services.

Que peut-on dire de ces éléments en guise de conclusion ? Quand on parle de ville compacte, le diagnostic juste est de dire qu'elle produit moins de besoins de circulation automobile urbaine. Indiscutablement, le parisien a moins de voitures et s'en sert moins que l'habitant du pavillon à 50 km de Paris, l'ordre de grandeur des écarts étant de un à trois. Et comme la plupart des enquêtes porte sur les jours ouvrables, on en reste à l'idée que l'urbain central, c'est mieux que le périurbain. En revanche, les enquêtes qui intègrent aussi les week-end et les vacances montrent que les Parisiens partent 60 jours par an hors de leur domicile contre 30 jours par an pour les périurbains, et qu'ils prennent plus souvent l'avion... Assez curieusement celui qui utilise le moins la voiture au quotidien est donc celui qui se déplace le plus sur l'année et le plus loin. Globalement, on constate que les localisations résidentielles ont peu d'effet sur la mobilité et sur les distances annuelle parcourues. Ce qui a de l'effet, c'est le budget. Autre élément : tout ce qui concerne l'espace bouge lentement, les réversibilités ne sont, me semble-t-il, pas si évidentes. On compte dix millions de personnes vivant dans « les campagnes autour des villes » et on ne peut les rayer d'un trait de plume, pas plus que leur habitat. Dernier point : un projet de compacité peut se concevoir à l'échelle d'une grande communauté, c'est moins vrai dès qu'on passe au niveau communal : les mairies n'ont pas toujours envie d'accueillir plus de population, en particulier lorsqu'il s'agit de logement social.

La fausse panacée des transports publics

Deuxième type de solution : les transports publics. Je ne dis pas qu'il ne faut pas les développer, mais il faut avoir à l'esprit la base de départ : avec actuellement 15 % du marché, les transports publics devraient doubler leur clientèle pour faire disparaître environ 20 % des déplacements automobiles. Ce n'est pas rien mais on serait tout de même loin d'avoir réduit tout le problème. Ensuite, je prendrais l'exemple de l'Île-de-France, qui présente une situation beaucoup moins défavorable puisque les transports publics représentent un gros tiers des déplacements et la voiture les deux autres tiers. Environ 20 % des distances parcourues en voiture intègrent des liaisons avec Paris et 80 % relèvent de la mobilité à l'intérieur des couronnes. Les transports publics inversent le rapport

puisque les distances parcourues sont à 66 % des liaisons avec Paris. Nous avons donc deux marchés : la liaison avec Paris est dominée par les transports publics et ils le font bien ; en revanche, quand il s'agit de faire du banlieue à banlieue, la qualité de service est difficile à trouver. Or, malheureusement, si l'on veut réduire la circulation automobile, c'est bien dans sur ces liaisons qu'il faudrait agir. Enlever de la circulation automobile vers Paris a plus de valeur parce qu'elle gêne plus, mais une fois enlevés les 20 %, il restera toujours les 80 % de circulation automobile en banlieue.

Reste l'argent : 15 milliards d'euros. C'est ce qu'il faut pour faire fonctionner le système de transport public en France. De l'argent de fonctionnement pour l'essentiel. En partie parce que l'on considère en France que les transports publics ne doivent pas être payés par les usagers, donc ils n'en paient que le quart ; en partie parce que ces services publics sont produits par des organisations qui ont une maîtrise des coûts toute relative.

Les solutions de type serviciel

Troisième type de solution, les solutions de type serviciel, fondées sur le véhicule individuel intégrant une bonne part de services, et qui sont produits soit par des entreprises, soit par des collectivités : l'auto-partage, le covoiturage, le véhicule en libre-service en discussion actuellement à la Mairie de Paris avec le projet Autolib. Je laisse de côté le covoiturage qui me paraît une excellente solution pour les transports relativement longs et réguliers. Il est vrai que quand le baril est à 150 dollars, les sites de covoiturage sont plus fréquentés que lorsqu'il retombe à 40 dollars. Si un jour le baril s'installe durablement à 200-250 euros et que 10-15 % de la population réside toujours à 50 km de son lieu de travail, le covoiturage fonctionnera tout seul. C'est une vraie solution parce qu'elle est autoproduite. Les clubs d'auto-partage représentent dans le monde 500 000 adhérents, soit sur la base de 10 adhérents par véhicule, un parc de 50 000 véhicules pour un parc mondial de 500 millions. En France, on compte moins de 10 000 adhérents. Donc ne confondons pas ce qui est structurellement marginal avec ce qui est à la mode. Je suis très heureux que cette solution se développe, cela permet l'accès des jeune à l'automobile, mais c'est une solution de niche et quand même on sera passé de 10 000 à 100 000 adhérents, le parc français comptera encore 32 millions de véhicules. Ces solutions services ont un coût et n'oublions pas que le Vélib, c'est la transformation du budget vélo en un budget de 3 000 euros par an. D'autres solutions méritent examen. En France, par exemple, la solution de transports publics utilisant la route est intéressante. Nous devrions nous inspirer davantage des grandes métropoles asiatiques et des possibilités qu'offrent les deux roues électriques. Shanghai, par exemple, déborde de voitures mais beaucoup sont électriques. A Paris, les régulations effectuées ont largement contribué à relancer les deux roues (scooters et motos) avec des conséquences plutôt négatives en termes environnementaux (bruit, pollution), qui pourraient être limitées en partie par des solutions de type électrique. Dans tous les cas, il faut assumer la demande contradictoire à tous les niveaux de la société d'un accroissement de mobilité et d'une réduction de la circulation. Mais les capacités d'adaptation des individus sont multiples et l'on peut imaginer, puisqu'on a évoqué tout à l'heure les achats par Internet, une société où la présence serait plus de la télé-présence que de la coprésence. Beaucoup de grands-mères déjà se sont déjà mises à internet pour avoir des nouvelles de leurs petits-enfants, ce qui ne veut pas dire qu'elles ne les voient plus du tout mais en tout cas pas au même rythme.