



*Rencontres du Cerema, table-ronde finale, 17 novembre 2017. De g. à d. : Julien Honnart (Wayzup), Pierre-Henri Emangard (université du Havre), Yann Mongaburu, Louis Fernique (DGITM), Bernard Jullien (© Cerema).*

# Voiture individuelle et territoires : nouvelles relations ?

A mi-parcours des Assises de la mobilité, un élu grenoblois, Yann Mongaburu, et un économiste des transports, spécialiste de l'automobile, Bernard Jullien, ont participé à la table-ronde finale des 9<sup>e</sup> Rencontres nationales co-organisées à Paris les 16 et 17 novembre 2017 par le Cerema, le CNFPT et l'Ademe, avec le soutien de la Caisse des dépôts. Thème de ces Rencontres : « Nouveaux usages de la voiture, nouveaux usages des territoires » (photo). TI&M leur a soumis un questionnaire revenant sur plusieurs des thèmes abordés, et dans la perspective des Assises de la mobilité.

## Yann Mongaburu,



*titulaire d'une maîtrise d'analyse des politiques publiques à l'Institut d'Etudes Politiques de Grenoble est, depuis mars 2014, président du Syndicat mixte des transports de l'agglomération grenobloise, vice-président de Grenoble-Rhône-Alpes Métropole et conseiller municipal de la ville de Grenoble. Il est aussi vice-président du GART et administrateur du Club des villes cyclables. Collaborateur d'élus municipaux de 2006 à 2011, il est agent de la sécurité sociale à la Caisse des allocations familiales depuis 2012.*

**Au cours des 9<sup>e</sup> Rencontres nationales du Cerema, il a été constaté une « dissonance » entre les intentions des politiques publiques menées depuis une quinzaine d'années et les réalités des pratiques quotidiennes. En clair, si la part modale de la voiture a baissé dans certaines grandes agglomérations, celle du transport public a stagné ou diminué. Quels en sont les raisons et les enseignements ?**

**Yann Mongaburu** - J'aurais du mal à expliquer les raisons de ce phénomène car je suis dans l'un des cinq territoires en France où la part modale de la voiture ne cesse de bais-

## Bernard Julien,



*diplômé de l'Institut d'Etudes politiques de Paris et docteur en économie, est maître de conférence en économie à l'université de Bordeaux depuis 1996. Auteur de nombreux articles et ouvrages sur l'industrie automobile, il a dirigé de 2007 à 2015 le Gerpisa (Groupe d'études et de recherches permanent sur l'industrie et les salariés de l'automobile), réseau mondial de recherche en sciences sociales sur l'industrie automobile, basé à l'Ecole normale supérieure de Cachan (94).*

ser depuis 10 ans et où, désormais, la voiture représente moins de 50% des déplacements. Il y a dans notre territoire une exigence citoyenne assez élevée, probablement par histoire collective, mais aussi parce que c'est un territoire encadré géographiquement par des montagnes. Cela évite de courir derrière certains rêves maintenus par les ingénieurs routiers car il y a des limites physiques. De plus, nous sommes l'un des territoires les plus exposés au dérèglement climatique. Le +1,5°C que la COP 21 nous invite à respecter à l'échelle planétaire, nous l'avons déjà atteint dans les Alpes. Nous constatons quotidiennement la pollution de l'air, la dispari-

## Assises de la mobilité

tion de nos glaciers, nos stations de montagne de moins en moins enneigées... Ce n'est pas une perspective à quelques décennies.

La difficulté pour les collectivités de notre territoire, c'est donc plutôt d'être à la hauteur des pratiques qui changent déjà chez nos concitoyens. C'est vrai pour la cyclabilité par exemple. Nous essayons, humblement, de suivre le rythme de ces changements de pratiques. Quand nous menons les concertations sur le plan de déplacement urbain, une des premières demandes est la réalisation d'axes cyclables, puis la création de voies dédiées au covoiturage... Ces demandes émanent de nos concitoyens, y compris les périurbains.

**Bernard Jullien** - Je crois que depuis des années, on projette sur les ménages des comportements rationnels à l'aide de « budgets temps » ou des « fonctions de coûts » qui rendent très mal compte de la grande complexité de la mobilité et des rapports que chacun entretient avec cette question. Il en résulte que les magnifiques modèles économiques d'internalisation des externalités et les transferts modaux qu'on en espérait pour que le système soit plus malin que les gens n'opèrent qu'à la marge. Depuis Alfred Sauvy au moins, l'anti-automobilisme a fonctionné comme une sorte de rationalisme technocratique-messianiste qui voulait faire entendre raison aux masses. On est arrivé, me semble-t-il, aux limites économiques et politiques de ce paradigme : économiquement, on a affaire à une espèce de loi des rendements décroissants qui oblige, alors que les fiances publiques sont exsangues, à investir de plus en plus lourdement pour prolonger une ligne ou améliorer une fréquence et générer un transfert modal infinitésimal; politiquement, les « autorités » demandent aux ménages de fréquenter des transports publics bondés pour aller et revenir d'un travail qu'ils ont dû accepter loin de chez eux et stigmatisent leur appétence pour une solution qui est souvent la seule réellement praticable.

C'est sur cette base que, de fait, les autres modes d'automobilités se sont dessinées comme une espèce d'interland entre le transport individuel et le transport collectif qui tente d'offrir une voie médiane ou une troisième voie. Plus on tente de l'emprunter et plus cela s'avère compliqué mais il me semble qu'il y a bien derrière l'émergence de cet archipel, le sentiment confus d'une forme d'impasse.

*Le paysage des mobilités s'est beaucoup complexifié. On assiste à une émergence des nouvelles mobilités en milieu urbain, mais avec des modèles économiques pas encore consolidés, pour le covoiturage de proximité en particulier. La question de la « masse critique » est difficile à résoudre. Faut-il les soutenir davantage et comment, à l'occasion des Assises de la mobilité ?*

**Y. B.** - Il y a d'abord et avant tout un changement de posture des autorités de mobilité à poursuivre. Historiquement en France, les AOT faisaient, d'une part de la planification à travers les PDU, et d'autre part, organisaient le transport public via des subventions. Si



« **Nous avons vécu pendant des années une bataille entre la voiture individuelle et les transports publics de masse. Aujourd'hui, il se produit une bascule avec la voiture partagée. Cette bascule est indispensable pour conduire la transition énergétique.** »

« **Le numérique fournit des opportunités mais il ne doit pas venir remplacer l'accompagnement personnalisé des publics.** »

aujourd'hui nous voulons penser transition énergétique, nous devons inclure tous les modes de déplacement ensemble, pas seulement au moment de la planification, mais aussi dans l'organisation concrète des services autour de la mobilité. Ça veut dire faire de la place au vélo, mais aussi à la marche qui est d'ores et déjà un des principaux modes de déplacement et qu'on oublie très souvent.

Il faut ensuite donner pleinement sa place à la voiture autrement. Cela a souvent constitué un tabou. Nous avons vécu pendant des années une bataille entre la voiture individuelle et les transports publics de masse. Aujourd'hui, il se produit une bascule avec la voiture partagée. Cette bascule est indispensable pour conduire la transition énergétique. Pour qu'elle soit soutenable économiquement et qu'il soit réalisable de s'appuyer uniquement sur des énergies renouvelables, il faut diviser par deux le nombre de véhicules possédés. Justement, la moitié de ces véhicules reste au garage en semaine. Il faut donc partager la possession, ce qui coûte moins cher et rend accessible la transition. Une voiture non utilisée représente déjà 5000 € par an dans le budget des ménages. Ensuite, si on partage l'usage, via le covoiturage, on règle les questions environnementales et de gestion.

C'est une révolution culturelle qui doit s'appuyer sur la révolution numérique. Mais elle appelle une refonte. Car toute la filière automobile et nos politiques publiques sont organisées pour l'heure autour de la voiture individuelle. Les AO doivent donc organiser un nouveau lien avec les initiatives privées. Certaines sont rentables, comme Cité Lib à Grenoble (service d'auto-partage appartenant au réseau Citiz, ndlr). Nous contribuons parfois aux besoins d'investissement mais nous n'avons pas mis en place de subventions de fonctionnement car nous pensons qu'un équilibre économique est possible. Citiz l'a prouvé en étant rentable.

**B. J.** - J'ai eu l'occasion de réaliser il y a deux ans, pour les ministères de l'Industrie et du Développement durable, une étude sur ce qu'ils appelaient les « usages novateurs des véhicules ». Le rapport correspondant défendait l'idée que le potentiel était important mais qu'il était jusqu'alors bien mal révélé car les offres tendaient à se concentrer là où on en a le moins besoin c'est à dire en milieu dense et/ou pour des déplacements de longue distance alors que le cœur des dépenses

automobiles, des problèmes de mobilité et de coûts de cette mobilité est associé aux mondes ruraux et péri-urbains. Un travail de l'ADEME sur le « co-voiturage spontané » publié en même temps a montré que celui-ci était associé à des déplacements pendulaires de travailleurs contraints financièrement sur des distances importantes c'est à dire exactement là où aucune application ni service développé par les fameuses « start-up » des nouvelles mobilité n'existait.

Les choses évoluent depuis deux ans et le « court-voiturage » devient un enjeu. Des start-up s'en occupent. Les plans de mobilité des entreprises (PME) peuvent permettre de booster ces solutions.

Je crois qu'il faut très modestement tenter ces expériences sans assurance de réussite. La complexité des choix de modes de déplacement ne disparaît pas avec les outils numériques. Néanmoins, quand le différentiel est financièrement sensible, c'est infiniment plus facile. Accessoirement, si un automobiliste propriétaire d'un véhicule peut s'équiper mieux et l'entretenir mieux en dépensant un peu moins, sa motivation peut être plus forte. Pour cette raison, les interlocuteurs naturels des ménages concernés que sont leurs garagistes mériteraient, je crois, d'être beaucoup plus impliqués qu'ils ne le sont dans les politiques publiques : un peu comme le médecin de famille, ces professionnels sont « prescripteurs », c'est auprès d'eux que l'on vient chercher conseil. On peut faire le pari que ce que n'obtiennent pas les discours lénifiants des élus ou les applis de covoiturage développés pour rien par les départements ou les régions, eux, mieux insérés dans le système d'action publique, pourraient l'obtenir. Il faut tenter ces « nouvelles alliances ».

**La multiplication des solutions de mobilité en ville peut poser problème. On voit en particulier apparaître des scooters ou des vélos en libre service sans bornes, avec des risques d'envahissement des trottoirs, déjà sensible dans certaines villes étrangères. Quelles doivent être les règles et les limites d'une régulation ?**

**Y. B.** - Il y a des opportunités autant que des limites. De nouveaux modes apparaissent, souvent par le biais d'initiatives privées, ce qui prouve que le modèle économique existe déjà ou est à portée de main. Mais il faut donner aux AOM la capacité d'animer et de réguler. C'est un changement de posture et un changement d'outil. Changement de posture parce que, jusqu'à présent, les AOM ne pensaient que les transports publics organisés autour de la contractualisation. Demain, elles doivent être en capacité d'animer et de réguler. Cela implique de leur donner de nouveaux outils juridiques : licences, redevances d'occupation, faire de la contractualisation sans subvention...

**B. J.** - Pour avoir participé à quelques unes des réflexions des Assises, il me semble que l'on est un peu à la croisée des chemins. Devant l'impasse de l'approche dichotomique que j'évoquais tout à l'heure, dans un premier temps, les « start-up » se sont – comme les GAFA ont tendance à le faire – érigées en alternatives marchandes aptes à offrir à la société, sans rien demander à la puissance publique, mieux que les offres du service public. Typiquement, BlaBlaCar, c'était un discours implicite du genre : nous faisons mieux et beaucoup moins cher que le TER voire que le TGV, laissez-nous mettre le numérique au service des mobilités. Aujourd'hui, pour commencer à traiter les déplacements quotidiens, les « start-uppers » conçoivent des solutions qui cherchent à convaincre les AOM ou les organisateurs de PME. Ils veulent émerger au versement transport. Ils veulent de l'interopérabilité et une insertion dans les systèmes d'abonnement et de paiement des



**« Les autres modes d'automobilités se sont dessinés comme une espèce d'interland entre le transport individuel et le transport collectif qui tente d'offrir une voie médiane ou une troisième voie. Plus on tente de l'emprunter et plus cela s'avère compliqué mais il me semble qu'il y a bien derrière l'émergence de cet archipel, le sentiment confus d'une forme d'impasse. »**

**« Il faut tirer les conséquences d'épisodes du type Uber et enfoncer ce clou : les mobilités en milieu dense requièrent une intervention publique forte. »**

transports publics. Ils reconnaissent la nécessité et la pertinence de la coordination, de l'intervention publique et veulent au fond rentrer dans des systèmes de délégation de service public un peu moins contraignants. Il faut tirer les conséquences d'épisodes du type Uber et enfoncer ce clou : les mobilités en milieu dense requièrent une intervention publique forte.

**A l'occasion des Assises de la mobilité, les pouvoirs publics se sont emparés de la réflexion sur le véhicule autonome. Des navettes autonomes circulent déjà en ville à titre expérimental ; les voitures autonomes sont annoncées dès l'année 2019. Une révolution est-elle réellement en marche ? Son potentiel est-il surestimé ?**

**Y. B.** - Il y a un intérêt dans le véhicule autonome et il faut pousser la recherche. Il peut être un outil pour permettre la bascule vers le véhicule partagé. Mais la massification du véhicule autonome n'arrivera pas avant 2030. Nous ne pouvons pas attendre cette date pour engager les transitions. Donc, il faut poursuivre la recherche, la réflexion sur son intégration dans le paysage de la mobilité. Nous aurons un changement de pratiques à adopter avant que le véhicule autonome soit à maturité.

**B. J.** - Je suis très circonspect sur cette question car je vois un storytelling magnifique et omni-présent qui nous annonce une révolution et ringardise tous ceux qui doutent et sont présentés comme les imbéciles qui veulent faire ressembler l'industrie automobile et les opérateurs de transport public à Kodak refusant de voir que le digital tuerait l'argentique. Malgré ce terrorisme, je persiste à constater que de très nombreuses questions restent à ce jour irrésolues dont celles des infrastructures, de l'affectation des voiries et du contrôle des datas et algorithmes. Accessoirement, je ne vois pas qui peut se porter acquéreur de ces véhicules : les ménages ont un consentement à payer pour les voitures qui est plutôt faible et décroissant ; les finances publiques locales sont exsangues. Quant à Uber, rappelons que son modèle économique, par ailleurs problématique, n'est pas seulement fondé sur le fait que la plateforme ne paie pas ses chauffeurs mais aussi sur celui qu'elle les laisse acheter leurs voitures : si demain, Uber devait acheter des flottes de véhicules autonomes, cela deviendrait une entreprise de l'industrie lourde ...

**Etes-vous favorable à la mise en place d'un péage urbain ? Doit-il ou non accompagner une nouvelle politique de stationnement renforcée par la dépenalisation et la décentralisation à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2018 ?**

**Y. B.** - Le péage urbain, tel qu'il est actuellement prévu par la loi, n'a pas de perspective sérieuse. La réglementation pose une expérimentation de trois ans, alors que l'équilibre économique se réalise sur un temps plus long. Mais en réalité, le péage urbain n'est qu'un outil. La vraie question est celle du rééquilibrage des contributions de chacun des usagers sur chacun des services. Là encore, on ne peut plus pen-

## Assises de la mobilité

ser de manière séparée la tarification des transports urbains, du vélo, du stationnement... Il faut raisonner au niveau de la chaîne de mobilité et dans ce cas se pose la question de la contribution des automobilistes aux services. Les outils numériques doivent permettre d'organiser la cohérence de la tarification en rendant un peu plus onéreux les déplacements les moins vertueux.

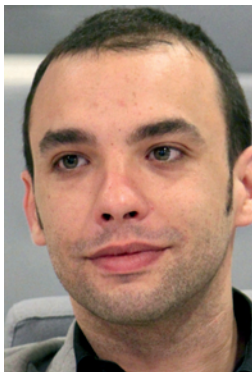
**B. J.** - Dans un groupe de travail auquel j'ai participé lors des Assises, nous avons réexaminé la question de la vignette. L'idée est que, en la supprimant, on s'est privé d'une taxe à la détention et que, à un moment où l'on pense que le partage est une voie praticable et souhaitable qui réduit l'emprise au sol des parcs, ce levier pourrait être utile et s'appliquer plutôt dans les zones denses où la question de l'emprise au sol des véhicules stationnés est un réel problème. Le coût du stationnement joue un peu ce rôle comme on le voit à Tokyo où l'on abandonne à sa voiture ou renonce à en acheter une pour cette raison.

A la différence du péage urbain ou du coût du stationnement, la vignette peut être modulée plus aisément en fonction de l'âge, du caractère plus ou moins émetteur ou de l'emprise au sol du véhicule et des revenus du propriétaire. C'est un assez bon outil de politique publique locale. Elle peut être modulée en fonction de la densité des espaces. Dans la mesure où l'assurance obligatoire des véhicules est aujourd'hui la seule taxe - privée - annuelle à la détention, on peut même envisager que ce soit les compagnies d'assurance qui collectent la taxe.

Le péage urbain pourra éventuellement se moduler lui aussi avec le caractère connecté du véhicule qui permettra de rendre compte des horaires auxquels on roule, des parcours empruntés et des taux d'occupation puisqu'en fonction du nombre de ceintures attachées par exemple, il est assez aisé de savoir combien de personnes sont dans une voiture. Un usage vertueux de son automobile pourrait alors venir réduire, annuler ou transformer en impôt négatif votre taxe à la détention. Les deux solutions peuvent à terme converger pour fabriquer des incitations efficaces à l'intensification de l'usage des parcs : s'il est onéreux de détenir un véhicule sans l'utiliser, on est incité à le mettre en partage pour payer sa vignette et/ou à utiliser le véhicule d'un autre pour ne pas avoir à payer ; si, lorsque l'on l'utilise avec un taux d'occupation élevé, on est dispensé de péage ou que l'on bénéficie d'un abattement sur sa vignette, cela a les mêmes vertus.

*Comment mieux associer les usagers aux nouvelles pratiques de mobilité et les impliquer, en particulier en milieu périurbain ? Comment éviter une fracture entre les offres numériques mises en œuvre et les populations réfractaires, fragiles, ou à mobilité réduite ? Comment rendre la mobilité solidaire ?*

**Y. B.** - Tout d'abord, il faut arrêter de parler à la place des gens. Dans l'élaboration du PDU que nous avons lancé l'an dernier, nous avons



**La massification du véhicule autonome n'arrivera pas avant 2030. Nous ne pouvons pas attendre cette date pour engager les transitions.**



**La complexité des choix de modes de déplacement ne disparaît pas avec les outils numériques. Néanmoins, quand le différentiel est financièrement sensible, c'est infiniment plus facile.**

commencé par un panel citoyen. On a cherché à identifier leurs rêves en matière de mobilité, et quels outils ils jugeaient utiles pour les atteindre. Ce panel a travaillé avec une diversité d'âge, de territoires et de genres. Nous avons constaté que les rêves sont assez communs : se libérer de la voiture, vouloir que les enfants puissent aller à l'école à pied, avoir des commerces de proximité plutôt que des grandes surfaces en périphérie... Mais les solutions ne sont pas forcément les mêmes selon les territoires. Il faut donc libérer la parole et écouter. Quant au numérique, il fournit des opportunités mais il ne doit pas venir remplacer l'accompagnement personnalisé des publics. En numérisant certains services, nous allons pouvoir réallouer la ressource humaine à l'accompagnement de populations qui en ont besoin. Et les bascules culturelles sont telles qu'elles vont nécessiter l'accompagnement d'un grand nombre.

Enfin, le dernier sujet est celui de la tarification sociale. Il faut avoir une tarification en fonction des revenus. Nous avons commencé à le faire pour les transports publics. Nous le faisons aussi sur le vélo et depuis, nous constatons que 25 % des usagers sont en situation de précarité financière et n'utilisent pas le service auparavant. Il faut que demain nous agissions de la même manière sur la voiture partagée, le stationnement...

**B. J.** - La question sociale est centrale. Elle est d'évidence couplée à celle du rural et du péri-urbain et au problème de soutenabilité des politiques obsessionnelles du transfert modal : on ne peut pas décemment pratiquer comme seule politique sociale des mobilités que la gratuité de l'accès aux transports publics quand une part majeure des populations éloignées de l'emploi ou se battant pour y accéder n'a d'autres alternatives que la voiture. Il faut avoir une politique sociale de l'automobile qui permette aux populations pour lesquelles l'automobile est la seule mobilité praticable de s'équiper mieux et d'entretenir mieux son véhicule. Les plans de mobilité d'entreprises, s'ils impliquent les organisations syndicales et les comités d'entreprise, peuvent y concourir. Pour les pouvoirs publics locaux, plutôt qu'à se laisser aller à développer des sites ou des applis comme on l'a trop souvent fait en vain, c'est là aussi une incitation forte à faire rentrer les garagistes dans les dispositifs de politique publique. Renault a mis un pas dans cette voie en développant des « garages Renault solidaires ». Il faut que ce qu'on appelle les partenariats publics-privés

puissent aussi correspondre à ces nouvelles associations de l'artisanat aux politiques publiques. Un peu comme le co-voiturage « spontané », les acteurs concernés sont déjà des espèces de Monsieur Jourdain de l'action sociale et solidaire. Il faut juste être un peu malin et modeste pour que les initiatives locales puissent s'épanouir dans un domaine comme celui-ci. Il faut être un peu moins normatif et considérer que, dans certains cas, une bagnole diesel de 10 ou 15 ans qui marche, passe le contrôle technique et permet de ne pas rater sa mission d'intérim mérite un coup de pouce public équivalent à celui qu'on souhaiterait réserver à une voiture partagée dans le 7<sup>ème</sup> arrondissement de Paris. ■