



Le 30 novembre 2010

Seul le prononcé fait foi

Présentation du rapport
"Les nouvelles mobilités :
comment adapter l'automobile aux territoires et
aux modes de vie de demain"

Discours de Vincent Chriqui
Directeur général du Centre d'analyse stratégique

Comment répondre au désir de mobilité de nos concitoyens dans les prochaines années ? Tel est le sujet de la note et du rapport du CAS qu'Olivier Paul Dubois Taine, qui a mené ces réflexions pour notre compte, et moi-même allons vous présenter. Nous donnerons ensuite la parole à trois intervenants qui ont bien voulu accepter de se livrer, en un peu moins d'une dizaine de minutes chacun, au jeu que nous leur avons imposé d'imaginer **la forme que pourront prendre demain les nouvelles mobilités et les services correspondants**. Il s'agit, et je les en remercie, de

- **François Bellanger**, Fondateur de Transit-city - Urban & mobile think tank ;
- **Philippe Botte**, Directeur général de MERCUR (groupe Veolia) ;
- **Pascal Feillard**, Directeur marketing stratégique (PSA Peugeot Citroën).

Nous chercherons ensuite à répondre aux différentes questions que vous ne manquerez pas de nous poser.

1 - Inventer de nouvelles mobilités pour aller vers un modèle automobile soutenable

1-1) Notre système automobile est à bien des égards « non durable ».

- **dans tous les secteurs, les émissions de gaz à effet de serre ont diminué depuis 1990. Dans le transport, au contraire, elles ont nettement augmenté** : près de 20 % depuis 1990 (même si ces émissions se sont stabilisées depuis 2002). Il nous faut inverser la tendance et nous donner les moyens d'aller vers d'autres types de mobilité;
- **notre parc automobile a doublé en une trentaine d'années de même que nos déplacements en voiture** : la congestion des grandes villes, songeons simplement au périphérique ou aux arrivées sur Paris des grandes autoroutes, nous fait perdre des milliers d'heures chaque jour ;
- **notre mode de consommation et d'utilisation de l'automobile n'est pas exportable dans les pays émergents** : la demande chinoise d'hydrocarbures pour les transports pourrait quadrupler de 2005 à 2030, si l'on suit les derniers scénarios de l'AIE. Elle correspondrait aux deux tiers de l'accroissement de la demande pétrolière de la **Chine**. Dans le même temps, **la flotte de véhicules individuels passerait dans ce pays de 40 à 270 millions de véhicules.**

Nous devons donc repenser notre système automobile.

1-2) Or, nous en sommes dépendants : les pays développés ont construit au cours du siècle dernier un système automobile très performant (véhicules + infrastructures + modes de gestion et services), qui a, peu à peu, dessiné nos territoires et transformé nos modes de vie. Sauf dans le cœur de quelques grandes métropoles très denses (Paris, Londres, Tokyo, Hong Kong, etc.), l'accessibilité aux services quotidiens est aujourd'hui structurée selon un « modèle de société automobile » dans lequel la voiture individuelle reste omniprésente. D'après les chiffres du CERTU¹, en France, l'automobile est utilisée dans 15 % des déplacements quotidiens à Paris, 50 % à 70 % dans les grandes agglomérations denses, 75 % à 85 % dans les villes petites et moyennes et plus de 90 % dans les territoires périurbains et ruraux. Pour les trajets domicile-travail, les solutions alternatives sont quasiment inexistantes dans les zones peu denses et les petites agglomérations.

1-3) Lorsque nous cherchons à sortir de nos frontières, nous voyons émerger un grand nombre d'expériences intéressantes, que vous voyez défiler sur les images qui passent en boucle, et qui nous conduisent à considérer comme possibles de nouvelles pratiques de mobilité, même si elles sont peu ou insuffisamment développées en France actuellement :

- à Zurich, 44 % des déplacements se font à pied ;

¹ Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques.

- à Copenhague, 36 % des déplacements s'effectuent à vélo ;
- en Chine, il y a déjà 120 millions de vélos à assistance électrique en circulation ; encore peu développé en France, il peut remplacer la seconde voiture pour des trajets quotidiens de 15 à 20 kilomètres par exemple ;
- l'Inde est le règne des rickshaws ;
- plus de 10 % de la population est déjà inscrit au service d'auto partage mis en place à Ulm en Allemagne : avec une carte électronique personnelle, vous réservez et utilisez le véhicule de votre choix, stationnez à proximité de votre domicile. L'auto partage tient déjà une place importante aux Pays-Bas avec Greenwheels, en Belgique avec Cambio Carsharing, au Canada avec Communauto... ;
- en Grande-Bretagne, Darlington a mis en place un service de mobilité sur le Web offrant de l'information multimodale (vélo, marche, bus, covoiturage), du conseil en mobilité, des services associés tels que des formations vélo pour débutants, pour familles... et favorise le covoiturage en partenariat avec un programme local.

Nous aurions également pu vous montrer :

- la Nano de Tata qui est l'exemple même du type de véhicules pouvant se développer à des millions d'exemplaires en Asie demain : la petite voiture à bas prix, qui correspond à un confort rudimentaire pour un occidental, mais qui représente une amélioration importante pour celui qui est habitué au vélo ou au cyclomoteur... Elle comprend un moteur thermique classique, mais on peut imaginer demain, notamment en Chine, des voitures semblables avec un moteur électrique ... ;
- la moto-taxi, pratique courante dans de nombreuses villes africaines permet de satisfaire des demandes spécifiques de la population : transport sur de courtes distances et à bas prix, service porte à porte, accessibilité à des zones difficiles, rabattement vers d'autres formes de transport.

1-4) A travers ce regard sur les nouvelles mobilités, nous devons également nous poser la question de l'équité sociale : il y a un risque réel de creuser l'écart entre les ménages des grandes agglomérations denses qui continueront à bénéficier de facilités d'accès aux emplois et services de la vie quotidienne et ceux qui seront « relégués » dans des territoires mal desservis en transports collectifs et sans revenus suffisants pour utiliser une automobile personnelle.

1-5) Il ne faut pas attendre de modification rapide de la demande de mobilité automobile

Les perspectives d'amélioration des transports collectifs de proximité dans les zones urbaines denses, notamment en qualité et en interconnexion, sont importantes, mais, **pour réussir le pari des transports propres, nous devons également nous intéresser à la voiture et aux services correspondants !**

1-6) Les progrès technologiques attendus dans les motorisations des véhicules thermiques, électriques et hybrides ainsi que dans les énergies utilisées sont considérables (pouvant aller jusqu'à 50 % de gains d'efficacité énergétique d'ici

2030). Ils doivent être encouragés par la puissance publique, et vous en êtes témoins, nous le faisons. Cependant, ils ne suffiront à répondre ni aux objectifs de lutte contre le changement climatique, ni aux enjeux sociaux et territoriaux d'une mobilité durable. Nous devons donc changer nos comportements et inventer une nouvelle mobilité ainsi que les services qui vont l'accompagner.

2 - Le système automobile va de fait être confronté à cinq ruptures dans les prochaines années :

2-1) Première rupture : le rapport à la voiture évolue progressivement :

- à Tokyo, seuls 25 % des 20/30 ans déclaraient vouloir posséder une voiture en 2007, alors qu'ils étaient encore 50 % en 2000 ;
- en 2009, 79 % des Européens et 62 % des Français considéraient que la possession d'une voiture était devenue une contrainte ;
- selon le baromètre mené par l'institut Ifop pour AramisAuto.com publié en juin, 47 % des français interrogés disent qu'une voiture est avant tout un moyen de transport, une commodité, alors que seulement 3 % le perçoivent comme un plaisir.

Incontestablement, les voitures font moins rêver.

C'est une invitation claire à développer des services dans lesquelles la voiture n'est plus qu'un outil au service des déplacements : l'auto partage et le covoiturage devraient donc pouvoir se développer en liaison avec les pouvoirs publics.

2-2) Deuxième rupture : nous ne sommes qu'au début de la révolution numérique pour le transport : le téléphone portable géolocalisé, ou le smart phone, ou l'iPphone, bref les *smart devices*, pourraient signaler à chaque usager, là où il se trouve, les services dont il dispose ainsi que les offres de mobilité pour y accéder. Attaché à la personne ou au véhicule, il a vocation à devenir l'instrument universel d'accessibilité, fournir des informations en temps réel sur le fonctionnement des différents modes de transport et permettre un accès attractif à de nouvelles mobilités. Il devrait accompagner chacun d'entre nous dans son trajet de porte à porte !

Pour ne prendre qu'un exemple, demain sur un véhicule électrique, nous devrions pouvoir bénéficier non seulement d'un indicateur nous donnant le nombre de kilomètres qu'il est possible de parcourir, mais également d'un écran nous indiquant les bornes de recharge accessibles et disponibles, lorsque l'autonomie sera faible, le nombre de kilomètres avant la prochaine révision, etc ... ainsi que bien entendu tous les services qui existent déjà sur Internet depuis la pizzeria la plus proche, jusqu'au temps de parcours compte tenu des embouteillages en cours...

De plus, la géolocalisation fonctionne également dans l'autre sens, puisque un porteur de « smart device » est aussi producteur d'informations pour les autres utilisateurs. On s'oriente ainsi vers une organisation de l'information, et donc de la mobilité, en réseau.

2-3) Troisième rupture : une nouvelle génération de véhicules électriques, entièrement électriques ou hybrides, se développe et offre de nouvelles possibilités qu'il nous appartiendra d'exploiter en fonction de leurs performances réelles, en particulier de l'autonomie des batteries qui devrait progresser dans les prochaines années. Pour le moment, les constructeurs tablent sur une part des ventes de véhicules électriques ou hybrides rechargeables, qui pourrait atteindre 10 % à 15 % à l'horizon 2020. L'enjeu des prochaines années résidera dans notre capacité à intégrer ces véhicules dans une vision globale de la mobilité : véhicules électriques à faible autonomie pour les flottes captives, véhicules à plus forte autonomie ou véhicules hybrides pour les particuliers...

2-4) Quatrième rupture : nous allons vers un nouveau partage de la chaîne de la valeur dans l'automobile dès lors qu'une batterie pour véhicule entièrement électrique peut coûter aujourd'hui jusqu'au même prix que le reste de la voiture ! Demain, le consommateur pourrait ainsi :

- acheter un véhicule et louer la batterie correspondante (cas de Better Place) ;
- acheter un petit véhicule urbain avec la possibilité d'utiliser un certain nombre de jours dans l'année une berline familiale ;
- louer un véhicule pour une période donnée, éventuellement à l'heure, sans forcément le ramener à son point de départ, voire en le laissant dans une zone déterminée ;
- acheter une carte de type « Navigo » qui donnerait la possibilité, moyennant un supplément, d'utiliser un véhicule particulier en sus d'un accès aux transports collectifs ;
- bénéficier d'un bouquet global comprenant l'utilisation possible de différents véhicules (exemple du service Mu by Peugeot) ainsi que l'accès à des services associés de dépannage, d'information, de réservation, etc.

Cette évolution rejoint l'aspiration actuelle des consommateurs à ne plus acheter un produit, mais le service correspondant : elle permettrait le passage d'une économie de biens à une économie de services, recouvrant de multiples formes.

Dès lors, comme dans la téléphonie mobile, la mise en œuvre de ces différents services pourrait conduire à l'apparition de nouveaux opérateurs de mobilité, situés entre les constructeurs automobiles et les consommateurs. Ces opérateurs proposeraient un bouquet de services permettant à l'utilisateur, non seulement de se déplacer grâce à une information en temps réel, d'utiliser l'ensemble des modes de transport, mais aussi de bénéficier de tous les services offerts aujourd'hui par la toile, et demain par le Web 2.0. Le partage de la valeur entre les différents acteurs de la mobilité pourrait en être modifié à leur profit.

2-5) Cinquième rupture : le rôle de l'initiative locale est fondamental dans l'invention de ces nouvelles mobilités et de nouveaux services associés à la vie des territoires.

Les constructeurs automobiles ont été jusqu'à présent porteurs du modèle dominant en proposant aux ménages des véhicules multifonctionnels de plus en plus sophistiqués, en décalage par rapport à leurs besoins et dont l'achat, puis l'utilisation, pèsent de plus en plus sur le niveau de vie. Or, la crise récente du secteur automobile a révélé un écart croissant entre l'offre des constructeurs et les

attentes d'une clientèle de plus en plus intéressée par des modèles plus simples et moins coûteux répondant à ses usages quotidiens. Ce contexte légitime la mobilisation de tous les acteurs et doit être considéré comme une opportunité de changement pour transformer l'industrie automobile et créer la voiture de demain adaptée aux futurs besoins de mobilité.

Grâce à l'apport du numérique qui peut nous permettre de créer des services adaptés aux territoires, il s'agit désormais de « penser la mobilité autrement » pour faciliter l'organisation de territoires et de modes de vie « soutenables » en agissant sur tous les paramètres et en encourageant les initiatives locales.

Au passage, les constructeurs automobiles ont également besoin d'une vision prospective de la société et des territoires, qui détermine la demande de mobilité de demain.

2-6) Notre mobilité future ne proviendra pas d'une seule innovation, mais de la conjugaison de plusieurs d'entre elles. On pourrait donc imaginer une trajectoire de la mobilité de demain combinant :

- **la marche à pied et le vélo avec ou sans assistance électrique**, sous réserve que les cheminements vers les équipements et services collectifs de la vie quotidienne soient sécurisés (accès aux écoles) et agréables (largeur, plantations, mobilier urbain, etc.). Ces modes présentent l'avantage d'être bénéfiques pour la santé² (lutte contre l'obésité, les maladies cardiovasculaires), de réduire les émissions de gaz à effet de serre et d'être économiques ;
- **des services de mobilité (transports collectifs, voitures individuelles ou partagées, deux-roues motorisés) interconnectés** grâce à des services de communication intégrés (le portable géolocalisé fournissant à la fois l'information sur les services disponibles, le guidage d'itinéraire et le moyen de paiement) ;
- **la production en grande série de véhicules urbains « branchés », à faible encombrement**, au design innovant, écologiquement performants et équipés des derniers moyens de communication. Ces véhicules, sous des formes voisines, pourraient équiper à la fois les particuliers, les opérateurs de services (loueurs, auto partage, libre-service, etc.) ainsi que les utilisateurs professionnels (poste, livreurs, artisans, etc.) ;
- **la mise en place de téléservices** permettant d'éviter certains déplacements, trajets domicile-travail, demandes administratives, diagnostics de santé, etc. ;
- **des politiques urbaines volontaristes facilitant l'usage de ces types de véhicules** par des dispositions réglementaires et tarifaires d'usage de la voirie et du stationnement, l'équipement de stations de recharge ou d'échange de batteries et la mise en place d'un système complet d'information multimodale connectant les services.

² Avenir des mobilités aux États-Unis à l'horizon 2020 : <http://transportsdufutur.typepad.fr/blog/2010/04/cette-vision-2020-des-mobilit%C3%A9s-aux-usa-steve-mccallion-is-executive-creative-director-at-ziba-design-in-portland-ore-es.html#more>.

2-7) Par conséquent, il est tout d'abord nécessaire de donner à tous les acteurs, nationaux et territoriaux, de la visibilité à moyen et long terme (dix à vingt ans) sur le devenir de la mobilité dans nos modes de vie quotidiens, à l'articulation entre les politiques industrielles liées à l'automobile ou à d'autres modes de transport, les politiques territoriales de déplacement et les besoins de mobilité des usagers.

Il s'agit d'organiser un espace de discussion, pourquoi pas un forum national, entre les représentants de la filière automobile, en particulier les constructeurs automobiles, les collectivités territoriales, les autorités organisatrices de transports, locales et les opérateurs de transport, sur les grandes orientations et priorités de la mobilité automobile dans les différents territoires.

Ce débat déjà commencé au niveau national avec le Grenelle de l'Environnement, se poursuit notamment sur le déploiement d'infrastructures de recharge accessibles au public, grâce à la charte signée le 13 avril entre l'État, les deux constructeurs français et douze collectivités territoriales. Il doit maintenant se dérouler localement et donner à tous les acteurs – nationaux et territoriaux – de la visibilité à moyen et long termes (10 à 20 ans) sur le devenir de la mobilité dans nos modes de vie quotidiens.

2-8) Les territoires ruraux et périurbains présentent cependant une difficulté particulière leur étendue géographique et le manque de rentabilité des transports collectifs qui en résulte conduisent à y privilégier de manière quasi-exclusive le mode automobile. Si la mise en place de pistes cyclables sécurisées, l'information en temps réel, les aires de stationnement pour le covoiturage à l'entrée des autoroutes (associés à des tarifs préférentiels de péage) constituent à l'évidence des pistes de solutions, une réflexion spécifique est néanmoins nécessaire et fera l'objet d'une mission du Centre d'analyse stratégique dans les prochains mois.

En conclusion, je tenais à remercier tout particulièrement Olivier Paul-Dubois-Taine, Ingénieur général honoraire des ponts et chaussées, qui a présidé et mené à bien cette mission sur « les nouvelles mobilités » et qui a su dégager des recommandations concrètes, permettant d'adapter l'automobile aux modes de vie de demain. D'ailleurs, d'ores et déjà, je lui ai confié le soin de conduire la réflexion spécifique sur les territoires ruraux et périurbains, qui sera menée par le Centre d'analyse stratégique en 2010/2011.