

Mobilités : de l'âge des possibles à un nouveau monde de la mobilité ?

Jean-Pierre Orfeuil

Professeur émérite à l'Université Paris Est,

Conseiller scientifique à l'Institut pour la ville en mouvement-VEDECOM

Introduction

Lorsque nous annonçons il y a dix ans que la mobilité entrerait dans l'âge des possibles (Orfeuil, 2008), le vélo en libre service était lancé à grande échelle dans une ville française, Lyon, mais il fallait aller jusqu'en Chine pour observer une pratique significative du vélo à assistance électrique (Vae). L'autopartage poursuivait sa croissance, mais à un pas de sénateur. BlaBlacar n'était encore que le site confidentiel covoiturage.fr. Les taxis pouvaient dormir sur leurs deux oreilles. Des associations d'insertion exploraient l'apprentissage de la mobilité (pratique du vélo, lecture de plans...) et aidaient à la mobilité dans les zones peu denses par des soutiens au passage du permis de conduire et des services de location sociale de véhicules, mais dans une certaine indifférence médiatique...

Dix ans ont passé. Velib, Autolib, BlaBlacar sont des marques connues, installées dans le paysage. Les ventes de Vae ont explosé, et on croise plus fréquemment des objets étranges (monoroues, trottinettes électriques). Les assises de la mobilité ont mis à l'agenda la question des « zones blanches de mobilité », ces territoires où vit près de la moitié de la population mais qui sont dépourvus d'offres alternatives à la voiture personnelle. De nouvelles formes de partage sont apparues, avec la location de voitures entre particuliers et des pratiques de partage de places de parking privé. Les VTC (voitures de tourisme avec chauffeur) rencontrent le succès dans les grandes villes du monde. La France s'est alignée sur ses voisins en autorisant le transport par autocar (les cars « Macron »). La perspective du véhicule autonome mobilise plusieurs dizaines de milliards de dollars de par le monde et renouvelle l'imaginaire de la mobilité.

Dans le même temps, les représentations collectives valorisant la voiture personnelle se sont estompées, comme la croyance dans les transports collectifs en réseau comme seule solution de substitution à l'automobile. Un nouvel âge des possibles a émergé, fondé sur des aspirations combinant légèreté (Lipovetski, 2012) et partage. Légèreté des objets, avec les objets de glisse urbaine, le vélo le VAE qui ont remis en selle une partie de la population, légèreté des relations, avec la « communauté » se faisant une place entre l'individu et le collectif impersonnel, dont témoigne le succès des réseaux sociaux. Un objet au succès planétaire, le smartphone, y joue un rôle central.

Cet âge des possibles constitue-t-il un nouveau monde, ayant vocation à se substituer à l'ordre ancien dans un processus de destruction créatrice, ou ne fait-il qu'ajouter de nouvelles possibilités à un ordre dont les fondements demeurent les véhicules personnels et les transports en commun ?

Pour tenter de répondre à cette question, nous reviendrons d'abord sur ces dix dernières années en tentant de tirer quelques enseignements de ce qui s'est passé. Nous observerons ensuite qu'aujourd'hui encore, l'ensemble des nouvelles mobilités ne constitue pas un écosystème cohérent et collaboratif, mais plutôt un ensemble non connecté de niches agissant chacune pour leur propre compte, avec leur propre culture. Nous nous interrogerons sur nos capacités à modifier cette situation, c'est-à-dire à conduire une transition vers un écosystème de mobilité urbaine plus respectueux des capacités de charge de la ville et de l'environnement.

I Après dix ans d'âge des possibles, un bilan en demi-teinte

Les nouvelles mobilités ont fait une irruption remarquée dans les mœurs et le vocabulaire usuel. Il y a dix ans, les sondages demandaient aux enquêtés s'ils connaissaient le sens de mots comme autopartage et covoiturage. Ils demandent aujourd'hui directement aux enquêtés s'ils pratiquent ou ont pratiqué l'autopartage ou le covoiturage et d'autres modalités de déplacement que la voiture personnelle et les transports en commun classiques. Les réponses (Obsoco, 2016) font apparaître des niveaux qui ne relèvent plus de l'anecdotique : 3 % pour l'autopartage, 5 % pour les vélos en libre service et la location entre particuliers, 10 % pour les VTC, 15 % pour les cars « Macron », 23 % pour le vélo, 30 % pour le covoiturage. Ces modes sont donc entrés dans l'univers mental de millions de personnes. Cette extension de l'univers mental des modes disponibles est une bonne nouvelle. Elle accroît la capacité d'adaptation en cas de crise (grande grève des transports publics, augmentation brutale du prix du carburant...) et amène des opérateurs historiques à passer d'une vision de monopole à une vision d'univers concurrentiel.

Pour autant, ces nouvelles mobilités restent globalement très minoritaires : tous systèmes confondus, c'est moins de 1 % du parc automobile qui est partagé¹. BlaBlaCar en France, qui s'est hissé au statut de licorne² dans le monde du business, c'est à peu près 5 % de la Sncf longue distance. Les VTC, c'est à peu près l'équivalent en clientèle des taxis, qui représentent environ 1 % de la mobilité. Vélib' en Île-de-France, c'est au mieux 200.000 déplacements par jour, quand la voiture et la marche en font 15 millions chacun et les transports en commun en font 8 millions. De plus, les déplacements en Vélib ne sont que des déplacements courts. De façon plus générale, l'usage du vélo a certes explosé, mais il ne satisfait que quelques pour cents des déplacements.

¹ Autopartage traditionnel en boucle, autopartage en trace directe type Autolib, location entre particuliers, hors partage informel au sein de la famille ou entre amis

² Licorne : une start-up valorisée à plus d'un milliard de dollars

Cette modestie des nouvelles mobilités dans la satisfaction de la demande globale ne saurait s'expliquer par une amélioration du service offert par les modes traditionnels. En Île-de-France par exemple, la rapidité est installée sur une pente descendante, alors qu'historiquement elle n'avait cessé de s'améliorer (Orfeuil, 2017). Elle baisse pour la voiture, ce qui a été plus ou moins recherché pour en dissuader l'usage. Elle baisse aussi dans les transports publics, malgré un effort de développement important. Du fait des « dysfonctionnements » des systèmes, notamment en Île-de-France. Mais aussi parce que, lorsque les gens sont dissuadés d'utiliser la voiture, ils sont amenés à prendre les transports publics même si leurs origines ou destinations sont un peu plus loin des arrêts, même s'ils doivent faire des correspondances qu'ils n'auraient pas envisagées avant.

Enfin, avec l'expérience, l'idée que toutes les nouvelles mobilités contribuent à une circulation plus fluide et constituent des alternatives au seul usage individuel de la voiture est remise en cause. En Île-de-France, tandis que l'autopartage en boucle (6t, 2013) et l'usage des VAE (6t, 2015) s'accompagnent effectivement d'un moindre usage de la voiture, les usagers de Velib viennent surtout des transports publics. Les usagers d'Autolib réduisent moins leur usage de la voiture personnelle que les « autopartageurs » traditionnels. A Londres, Tony Travers (Financial Times, 2016) note que « Londres est tout proche de prouver qu'on peut avoir toujours autant de congestion même quand il n'y a plus de véhicules privés qui circulent dans le centre. Tout simplement parce qu'il y a beaucoup de livraisons, que l'espace public pour les véhicules à moteur a été restreint et qu'il y a à la place des véhicules privés pas mal de taxis et de VTC ». A New York, Bruce Schaller (2017) constate que la percée des services de voiture avec chauffeur s'est traduite par une augmentation de la circulation motorisée dans le centre de New York et une baisse de la clientèle des autobus depuis trois ans et de celle du métro plus récemment. Ces observations ne sont pas directement transférables à la France, où la tarification des transports en commun est beaucoup plus favorable aux usagers, mais elles remettent néanmoins en cause l'idée que la voiture partagée ne se substituerait qu'à la voiture « solo ».

II Les nouvelles mobilités aujourd'hui : un nouveau monde, ou un myriade de petits commandos ?

Les nouvelles mobilités sont séduisantes, elles font l'objet de reportages fréquents dans les médias. Elles y sont présentées de manière attractive. Pour autant, leur rôle dans la mobilité globale reste assez faible en France (et même en Île-de-France). On peut avancer plusieurs pistes pour expliquer cette faiblesse, mais surtout pour imaginer un rôle futur plus musclé pour ces nouvelles mobilités.

La piste la plus conservatrice consiste à penser qu'elles ont vocation à rester dans une certaine marginalité. En effet, l'objet automobile s'améliore en permanence³, le coût de l'« automobile neuve de base » exprimé en heures de travail n'a jamais été aussi bas (autour de 800 heures au Smic pour une Logan aujourd'hui, contre 3000 heures pour une 2 CV au début des années soixante) et le marché de l'occasion est bien organisé. Le prix du carburant ne baisse plus beaucoup (la fiscalité y veille) mais l'idée qu'il pourrait atteindre des sommets n'est plus d'actualité avec les pétroles de schistes américains. Les pouvoirs publics continuent à offrir le stationnement résidentiel à leurs électeurs à un tarif très compétitif. L'offre de transports collectifs s'est améliorée et les prix pour les usagers, qui ne paient guère qu'un quart du coût complet, ont baissé ; de plus en plus de personnes vivent dans des franges urbaines où la voiture a fait ses preuves depuis longtemps alors que les nouvelles mobilités n'y ont presque pas (à l'exception du vélo) fait acte de présence. Dans ce contexte, les nouvelles mobilités sont des offres complémentaires, ouvrant un espace des possibles qui n'est réellement activé que dans des occasions assez particulières, ou par des segments très particuliers de la population. C'est ainsi qu'ont vécu les taxis depuis longtemps, et le caractère occasionnel de leur usage n'exclut ni leur utilité sociale, ni leur rentabilité économique.

Une seconde piste repose sur l'idée que les changements de comportement s'opèrent beaucoup plus par le renouvellement des générations que par les changements de comportement des générations existantes dont les habitudes sont installées. C'est l'hypothèse qui a été beaucoup mise en avant aux Etats-Unis, avec les multiples études sur les comportements des « millenials », de la « génération Y », des « digital natives », en bref ceux qui ont connu le numérique, les smartphones et leurs applis dès leur enfance. Les premières études américaines (Orfeuil, 2015) ont montré des comportements de déplacements des jeunes « millenials » différents de ceux des jeunes de la génération précédente : ils passaient moins le permis, utilisaient beaucoup plus les applis, le vélo, les transports en commun. Elles n'échappaient pas toujours au « wishful thinking » et ignoraient systématiquement que ces jeunes, à cette période, supportaient lourdement, et plus lourdement que les autres générations, le poids de la crise. Les études suivantes tendaient toutefois à montrer qu'en vieillissant, en s'installant en couple et en ayant des enfants, une part notable d'entre eux en venaient à adopter les comportements des générations antérieures, au point que la Fabrique de la Cité (2017) parle même de légende urbaine à propos de l'usage du concept de millenials. Il n'en reste pas moins que ces générations sont plus ouvertes à l'usage d'un éventail diversifié de modes. Elles seront plus à même de se saisir des nouvelles mobilités si les autres modes deviennent moins attractifs. A titre d'exemple, on sait que le transport à la demande (VTC, taxis) est beaucoup plus utilisé dans les villes américaines où les coûts de stationnement sont les plus élevés (Cortright, 2016). Cette hypothèse n'est donc pas à rejeter, dans un contexte où les grandes villes

³ Et continuera à le faire avec des assistances au stationnement, à la conduite dans les embouteillages, le guidage dynamique, des capacités de connexion qui accueilleront de plus en plus de services...

intensifient leurs efforts de dissuasion à l'encontre de la voiture et disposent de moyens accrus pour le faire, avec la décentralisation du stationnement et le droit à expérimenter des péages urbains⁴. L'existence d'offres nouvelles de mobilité peut être à la fois un facteur facilitateur d'une décision de dissuasion accrue de la voiture personnelle, et une solution pertinente quand la dissuasion est en place. L'hypothèse d'une croissance continue portée par le renouvellement des générations n'est donc pas à écarter. Elle doit être nuancée, parce qu'elle ne présente pas le caractère automatique qu'on a voulu lui prêter, et parce que la transition vers les nouvelles mobilités ne concernera pas la totalité d'une génération.

Troisième piste enfin, sans doute la plus féconde pour imaginer un rôle beaucoup plus important à l'avenir : les acteurs des nouvelles mobilités ont su conduire des « opérations commandos » efficaces pour assurer leur propre existence, mais ils l'ont fait chacun pour leur propre compte. De ce fait, les nouvelles mobilités renvoient plus aujourd'hui chez les usagers à une logique de « bons plans » qu'à la vision d'un nouveau monde, et les pouvoirs publics les perçoivent comme des solutions complémentaires. En outre, ils ne font pas la différence entre les voitures utilisées par ces nouveaux services et les voitures personnelles, si bien que les encombrements consécutifs à la diminution de l'espace dévolu à la circulation sont subis de la même façon par les usagers de l'ancien monde et ceux du nouveau monde. Enfin, ces nouvelles mobilités offrent bien un ensemble de ressources instrumentales susceptibles de répondre à la très grande majorité des demandes, du moins dans les parties centrales des villes, mais il y a trop de clés différentes (des abonnements, des applis, des codes, etc.) et de savoirs faire pour accéder à ces ressources. Ces handicaps constituent le prix que paient les nouvelles mobilités à n'avoir pas pu, ou voulu, présenter l'image d'un écosystème intégré, qui aurait pu être perçu comme une solution globale de mobilité offrant une alternative à la voiture personnelle et comme l'outil de la transition vers un nouveau monde.

Cette situation n'est pas surprenante, car le monde des nouvelles mobilités est jeune, et sociologiquement très divers. L'autopartage en boucle a été porté par des environnementalistes. Le partage de voitures entre particuliers l'a été par de jeunes diplômés issus d'écoles de commerce qui voulaient « fonder leur boîte ». Le transport à la demande (VTC en France) est associé à l'image sulfureuse d'Uber et de son ex jeune patron ultralibéral. Autolib et Velib ont été créés par de grands capitaines d'industrie soucieux d'afficher leur contribution au bien commun par leur collaboration avec de grands maires. Après des décennies d'ignorance publique du vélo, sa filière n'a pas toujours été enthousiaste à l'égard du VAE, a mis du temps à constituer une instance de lobbying efficace, le Club des villes et territoires cyclables, et à y associer les industriels de la filière, les associations de défense et de promotion de la bicyclette...

⁴ Droit qui date de la loi Grenelle II de 2010, dont elles ne se sont pas encore saisi.

Cette diversité sociologique est indiscutablement un handicap pour présenter spontanément une image unifiée, mais n'est peut-être pas un obstacle rédhibitoire dans la constitution d'un écosystème cohérent et alternatif si un tiers acteur l'organise. C'est ce que tente en France la SNCF, un peu au coup par coup. Elle a testé des offres de scooters électriques dans certaines gares, s'est offert Ouicar et un acteur de covoiturage rebaptisé Idivroom. Il ne semble pas que cela suffise à sortir ces systèmes de la marginalité⁵. Un acteur public pourrait aussi s'avérer désireux et capable de fédérer cette diversité. C'est ce qu'essaie de faire Helsinki, avec le concept de « Mobility as a service » (MaaS) reposant sur l'idée d'une alliance entre les transports publics en réseau et les nouvelles mobilités, fédérée par une appli -Whim-, offrant un système d'information sur tous les modes offerts (transport public, taxi, vélos, voiture de location), des calculs d'itinéraires paramétrables selon son humeur (trajet le plus court, le plus agréable...) et une tarification intégrée (y compris un abonnement mensuel). La proposition est ambitieuse, puisqu'elle vise à dispenser les citoyens de *posséder* une voiture, et pas seulement de moins l'utiliser, et se donne pour objectif d'éliminer toute circulation de voiture personnelle à horizon 2025. Dans cette perspective, elle se donne les moyens de son ambition : le coût de l'abonnement « tous modes » irait de 500 euros (agglomération centrale) à 600 euros (région urbaine), ce qui est du même ordre de grandeur que le coût global annuel par voiture possédée⁶.

III Les nouvelles mobilités demain : la possibilité d'une alternative et d'une transition ?

L'expérience menée à Helsinki invite à se demander si la mobilité peut être assurée dans les grandes villes dans des conditions analogues à celles d'aujourd'hui sans que les citoyens aient besoin d'avoir recours à une voiture personnelle. Plusieurs études académiques de bon niveau (Fagnant, 2014, Martinez, 2016, Spieser, 2014) menées respectivement sur Austin (Texas), Lisbonne et Singapour répondent par l'affirmative. Plus précisément, elles suggèrent, au delà de leurs différences méthodologiques, qu'un système de mobilité fondé sur trois piliers (marche et modes doux, y compris VAE, pour des déplacements assez courts, transports collectifs pour les déplacements « massifiées », transport à la demande en taxi ou taxi collectif pour tous les autres déplacements) peut offrir aux citoyens le même niveau de mobilité que celui dont ils bénéficient aujourd'hui, à un coût monétaire au plus égal au coût actuel, et avec une rapidité au moins égale à la rapidité actuelle.

La mise en œuvre de ce système s'accompagnerait en outre d'avantages urbains substantiels : une très forte réduction du nombre de véhicules nécessaires, une plus grande facilité à électrifier la mobilité avec des flottes en renouvellement rapide, une très forte réduction de l'espace urbain mobilisé par le stationnement, et une réduction notable des embouteillages d'heure de pointe. Les promoteurs du

⁵ Ainsi par exemple une soixantaine de gares du réseau transilien disposent de places réservées aux usagers d'Idivroom. Mais dans chacune d'elles, ce sont 2 ou 3 places qui sont réservées...

⁶ La Finlande a une fiscalité encore plus lourde que la France pour les véhicules.

véhicule autonome⁷ ajoutent que le coût de ce système pourrait être encore fortement réduit si des robots taxis permettent d'économiser les frais de main d'œuvre de conduite, qui représentent de l'ordre de la moitié du coût total des services.

Cette perspective est indiscutablement séduisante, même si elle laisse dans l'ombre quelques points importants. Les circulations et le stationnement des voitures personnelles constituent aussi des ressources fiscales pour les pouvoirs publics locaux et nationaux, et ils peuvent être réticents à s'en passer. Proposer des services de transport à la demande, même étendus, risque, pour les responsables, de ne pas avoir la même valeur symbolique que de proposer un tramway dans une ville moyenne ou un Grand Paris Express en Île-de-France. La voiture personnelle, c'est aussi un lieu privé, qui sert de sas entre deux activités, où l'on peut stocker des effets ou des documents personnels, ce qui ne sera pas le cas avec des véhicules partagés... L'automobile personnelle sert aux mobilités urbaines, mais aussi à sortir de la ville, voire à faire des déplacements à longue distance, et il faudra aussi trouver une solution pour ces déplacements.

La question la plus difficile est toutefois celle de la *transition*. Comme le montre la compétition féroce que se livrent Uber et Lyft aux Etats-Unis pour occuper les positions dominantes, un système de transport à la demande est d'autant plus efficace que le nombre de ses usagers potentiels est important : les durées d'attente seront réduites, les coûts seront plus faibles, etc. C'est l'effet « club ». Malheureusement, on ne peut pas s'attendre à ce que tous les citoyens se séparent de leur voiture en même temps, si bien que l'efficacité du TAD est faible au départ. L'enjeu est de concevoir un chemin où elle s'améliore d'année en année, avec une incitation croissante à utiliser les TAD chaque fois que c'est possible, sans que cette incitation ne soit une obligation absolue lorsque l'usage de la voiture personnelle offre encore une qualité de service nettement supérieure pour éviter les phénomènes de rejet. Les auteurs de l'étude sur Lisbonne proposent que la circulation de chaque véhicule personnel soit interdite un jour ouvrable sur cinq en fonction du numéro de plaque, puis, après une certaine période, deux jours sur cinq, et ainsi de suite. C'est un peu rustique. On peut aussi imaginer qu'avec des voitures aujourd'hui connectées capables de transmettre leurs données de circulation, on puisse mettre en place rapidement et avec un investissement faible un péage urbain reflétant l'usage du réseau. Il pourrait être virtuel au départ. Virtuel, parce qu'on enverrait une facture qui ne serait pas à payer la première année, mais sensibiliserait les usagers. Elle le serait la deuxième année, uniquement pour les véhicules ayant roulé 29 jours ou 30 jours dans le mois, et ainsi de suite. Au bout de 15-20 ans, elle serait à payer même si le véhicule n'a roulé que quelques jours dans le mois. Il ne s'agit là que d'exemples visant à rappeler qu'une transition, c'est une vision et une maturation dans le temps.

⁷ Nous n'abordons pas ici cette perspective, dont nous avons proposé une approche détaillée ailleurs (Orfeuill, 2018)

Conclusion

L'univers des nouvelles mobilités est encore instable, comme en témoignent les hésitations récentes sur la prime d'Etat au VAE (de l'ordre de 50 millions d'euros pour le budget de l'Etat), les problèmes de Heetch, les hauts et les bas d'Uber dans le monde. Il reste pensé par ses acteurs comme par les responsables locaux comme un complément occasionnel des « vrais » transports que sont la voiture et les transports en commun.

Pendant ce temps, les services d'urbanisme continuent à s'assurer que les projets d'immeubles de bureaux ont bien le nombre d'espaces de stationnement requis. Les services de transport continuent à financer l'exploitation des transports de la vie quotidienne à hauteur de 15 milliards d'euros. Les services de voirie continuent à voir dans la réduction de la capacité des chaussées une arme de dissuasion massive contre les voitures personnelles, mais offrent les mêmes embouteillages aux solutions plus innovantes, plus faciles à déployer sur les voiries que sur l'espace plus contraint des rails. La dérive des coûts de construction du Grand Paris Express (de 22 milliards en 2011 à 35 aujourd'hui) ne semble pas mériter de commentaires. Le passage à la tarification unique des abonnements en Île-de-France envoie aux usagers un message subliminal séduisant : installez-vous n'importe où, allez travailler n'importe où, il y aura toujours un système de transport public pas cher, efficace, confortable, pour vous emmener de l'endroit où vous vous installez aux endroits où vous réalisez vos activités. Il n'est pourtant ni crédible, ni durable. Poursuivre sur les pas de l'ancien monde conduit à une impasse.

Un nouveau monde, ce n'est pas un monde de gens qui agissent en commandos, c'est un monde ouvert à l'innovation, structuré par des règles et des institutions, appuyé sur des visions partagées du futur. C'est en créant un tel contexte que le monde des énergies renouvelables a réussi sa percée. C'est ce qui manque aux nouvelles mobilités, qui, bien gérées en fonction d'objectifs publics, auraient la capacité de nous aider à accomplir la transition écologique, tout en dépassant les contradictions apparentes auxquelles nous devons faire face, par exemple entre cet impératif de transition et l'exigence d'un fonctionnement plus métropolitain et plus inclusif.

Références

6t, 2013 Enquête nationale sur l'autopartage. L'autopartage comme déclencheur d'une mobilité alternative à la voiture particulière

6t, 2014 L'autopartage en trace directe : quelle alternative à la voiture particulière ?

6t, 2015 Le vélo à assistance électrique : un nouveau mode de transport métropolitain

Cortright J. 2017 More evidence on ridesharing's growth surge, City observatory

FABRIQUE DE LA CITE, 2017 Les millenials : une légende urbaine ?

Fagnant D. et Kockelman K.M., 2014 The travel and environmental implications of shared autonomous vehicles, using agent-based model scenarios Transportation Research Part C, Vol 40 (2014): 1-13, TRB

FINANCIAL TIMES 4/10/2016 Interview de T. Travers in Conor Sullivan : Traffic congestion : is London running out of road ?

Lipovetski G., 2015 De la légèreté, Grasset

Martinez L.M. et Viegas J., 2016 Shared mobility : innovation for livable cities, International transport forum

OBSOCO 2016 L'observatoire des mobilités émergentes, Partage, multimodalité, report modal, connexion généralisée, Vague 2

Orfeuil J.P. 2008 Mobilités urbaines, l'âge des possibles, Les carnets de l'info

Orfeuil J.P., 2015 Les nouvelles générations portent-elles une nouvelle approche de la mobilité ? Conférence à l'Union Routière de France

Orfeuil J.P., 2017 Les déplacements en Île-de- France : vitesse au vingtième siècle, lenteur au vingt-et-unième ? Revue Transports n° 502

Orfeuil J.P., 2018 Les villes et l'irruption des véhicules autonomes, Revue Riseo

Schaller B., 2017 Unsustainable, Schaller consulting

Spieser K. et coll., 2014 Toward a systemic approach to the design and evaluation of automated mobility-on-demand systems: A case study in Singapore. MIT Open Access Articles