



Quelles villes et quelles mobilités au service des dynamiques productives contemporaines ?

Par Jean-Pierre ORFEUIL *

Les déplacements habituels en voiture représentent les trois quarts des circulations et des émissions de CO₂. Pour réduire cet impact, le développement des transports collectifs est l'alternative la plus couramment proposée, mais elle se heurte pour les citoyens à des temps de parcours souvent peu attractifs et pour les pouvoirs publics à d'importants besoins de financement qui vont croissants. C'est pourquoi il est proposé d'évaluer les conditions de la faisabilité d'une mobilité urbaine fondée sur un usage de véhicules individuels à forte urbanité (dotés d'une ou deux places, d'une masse inférieure à 300 kg, mus par un système de propulsion électrique à une vitesse limitée à 50-70 km/h) capables de répondre aux attentes des citoyens, d'améliorer la vie en ville et de diminuer considérablement notre empreinte carbone. Promouvoir cette mobilité suppose une approche coordonnée de politiques publiques, à différentes échelles et dans différents secteurs.

Introduction

Après une vingtaine d'années où la pensée sur la mobilité urbaine durable s'est réduite à une chasse active à l'automobiliste et à la quête éperdue d'une ville compacte, recomposée autour d'elle-même et structurée par les transports collectifs (la fameuse cohérence urbanisme-transports), on voit apparaître des avis, des projets et surtout des registres de justification qui s'écartent de ce cadre. Ce fut d'abord le Grand Huit, de Christian Blanc, qui se proposait de relier à grande vitesse la poignée de lieux censés compter en Île-de-France (*clusters* technologiques, financiers, créatifs et les aéroports), avec des centaines de milliers d'emplois nouveaux à la clé, pratiquement tous créés au voisinage des gares. C'est aujourd'hui la proposition de Jean Poulit (2013) combinant une rocade ferroviaire exploitée à grande vitesse desservant des pôles de la grande couronne francilienne et les villes normandes qui comptent (Rouen, Le Havre et Caen), avec quelques bouclages autoroutiers et des extensions de capacité sur le réseau ferroviaire existant. Pour 47 milliards d'euros d'investissements, sans fonds publics, on induirait 23 milliards d'euros de richesse économique supplémentaire.

On ne se plaindra pas de voir resurgir de telles propositions, tant parce que la pensée sur la mobilité urbaine durable était devenue une pensée unique (ORFEUIL, 2008) que parce qu'elle a ignoré l'économie en général et l'économie urbaine en particulier (1). Toutefois, même si l'on partage la conviction que la capacité à échanger au sein de groupes étendus est un facteur de développement économique et d'enrichissement humain, et que la ville est la forme d'occupation de l'espace qui facilite les échanges, qui induit des externalités positives tant dans la maîtrise des coûts que dans la capacité à produire des innovations, on ne peut que rester circonspect. On a en effet appris à ne plus croire ni aux relations causales simples (2) ni aux contes de fées (3). Par ailleurs, le « contenu technologique » de ces propositions nous renvoie davantage aux derniers siècles du dernier millénaire qu'à la modernité d'aujourd'hui et de demain.

Serions-nous, dès lors, condamnés au choc des conservatismes entre écolos bobos, d'un côté, et saint-simoniens reconvertis du bitume au rail pour sauver leurs rêves de grande vitesse et de grands territoires, de l'autre ?

Oui, si nous persistons à penser que les transports ont le monopole des échanges (4) et que seule leur améliora-





tion est susceptible de fluidifier ces derniers. Oui, si nous continuons à penser qu'au sein des transports, seuls les transports collectifs en réseau et la voiture individuelle ont vocation à rester les supports privilégiés de ces échanges. Oui, encore, si les politiques continuent à persuader les citoyens qu'ils peuvent s'installer n'importe où au sein des bassins d'emploi et qu'il y aura toujours pour eux une solution « transport collectif » attractive et peu coûteuse pour assurer leur migration.

Non, si nous admettons que les lunettes dont nous avons héritées pour appréhender notre situation sont de moins en moins adaptées et si nous acceptons d'autres regards, tout aussi légitimes, sur les fonctionnements urbains. Non, si nous savons puiser dans nos réserves de technodiversité pour concevoir des systèmes de déplacement adaptés à notre époque, c'est-à-dire tenant compte des contraintes qui pèsent sur lesdits systèmes, des besoins de l'économie et des aspirations des citoyens.

La première partie de notre article sera consacrée à une brève présentation de ces attentes. Dans une seconde partie, nous présenterons une lecture de la ville et des fonctionnements urbains à partir des pratiques des citoyens. Une troisième et dernière partie esquissera une vision originale (évidemment aussi discutable et contestable que les visions précédentes) de ce que pourrait être, demain, un fonctionnement urbain. Les travaux qui supportent ces raisonnements ont été menés sur l'Île-de-France.

Mobilités urbaines : les attentes

Les citoyens attendent légitimement de pouvoir voyager dans des conditions dignes, confortables et prévisibles. En Île-de-France et aux heures de pointe, ce n'est le cas ni de transports publics sur-occupés ni de routes congestionnées, et ces conditions de déplacement génératrices de stress et de fatigue pour celles et ceux qui y sont soumis, se répercutent sur l'ambiance au travail (TECHNOLOGIA, 2010). Les usagers attendent aussi un bon niveau de sécurité objective et ressentie dans leurs déplacements. C'est loin d'être le cas pour les deux-roues, dont l'usage croît fortement. Ils attendent aussi une ville agréable à vivre, aux nuisances (bruit, pollution) réduites et dotée d'espaces publics nombreux et apaisants. Enfin, c'est parce qu'ils sont souvent dans des situations où l'usage de la voiture est obligatoire, qu'ils ont dissocié automobilité et plaisir, et ressentent de ce fait l'usage de la voiture comme étant de plus en plus coûteux, bien que ce soit inexact dans les faits.

La culture des pouvoirs publics est désormais très attentive à l'environnement. La réduction de la dépendance vis-à-vis du pétrole et la prévention de l'impact du changement climatique sont des objectifs qui font consensus. En ville, cela se traduit par une forme de consensus sur les moyens : dissuader de faire usage de la voiture et développer des transports publics. Toutefois,



Photo © Didier Maillac/REA

« Les citoyens attendent légitimement de pouvoir voyager dans des conditions dignes, confortables et prévisibles. En Île-de-France et aux heures de pointe, ce n'est le cas ni de transports publics sur-occupés ni de routes congestionnées. », foule de voyageurs sur un quai à l'arrivée d'une rame de métro, Paris, novembre 2007.



de fortes limites ne peuvent plus être ignorées : 15 milliards d'euros sont nécessaires chaque année pour assurer le simple fonctionnement de transports publics qui relèvent de nombreuses autorités organisatrices (transport urbain, départemental et régional), le tout dans un contexte de forte croissance de la demande de transports (largement supérieure à celle du PIB) ; à ces 15 milliards, il faut en ajouter 5 autres pour les investissements indispensables. Quant aux résultats, la capacité des transports publics à limiter l'usage de la voiture s'avère faible (en dehors de l'Île-de-France, c'est moins d'un actif sur dix qui se rend au travail en utilisant les transports publics), si bien que les stratégies « anti-automobile » se traduisent surtout par une stabilisation, voire dans certains cas, par une contraction des espaces considérés comme accessibles.

L'environnementalisme dans le domaine de l'aménagement se traduit par des attitudes plus ambiguës : on plaide au niveau national pour une compacité qui réduirait les distances à parcourir, mais on reste silencieux sur les surcoûts de ladite compacité, dont on n'a pas les moyens de financer. Les établissements publics de coopération intercommunale élaborent des schémas de cohérence territoriale (les SCoT) dans lesquels la compacité est recherchée, mais où le pouvoir de dire « non » aux constructions nouvelles reste entre les mains des maires de chaque commune. Quant aux communes rurales, elles accueillent à bras ouverts de nouveaux habitants, surtout si ce sont de jeunes couples dont les enfants contribueront à pérenniser leurs écoles... Ces divergences de vues conduisent à des incitations contradictoires et à l'inflation des coûts de politiques publiques sectorielles non coordonnées et aux résultats incertains.

À l'évidence, les solutions issues du passé conduisent à des impasses (5). Il nous faut inventer et trouver les solutions de mobilité rendant compatibles nos attentes et nos contraintes. Cela passe par un renouvellement de notre regard sur la ville.

Lire la ville en mouvement, aujourd'hui

La ville peut se lire au microscope ou au microscope.

Vue au microscope, c'est un agencement de lieux, de bâtiments, avec pour chacun des fonctions dominantes dont résultent des flux couvrant tout le territoire, ce qui donne le sentiment que chacun utilise tout le territoire urbain, pour des déplacements réalisés aux heures de pointe, dans des conditions difficiles : mais le rouge domine largement le vert sur les panneaux du système Sytadin (système informant de l'état du trafic urbain) et la promiscuité est de règle dans les rames de RER... Vue au microscope, lorsque l'on suit chaque citoyen dans ses pérégrinations, l'image est assez différente : pour la majorité des citoyens, seule une petite partie de la ville est empruntée et fait territoire individuel, la ville est en quelque sorte l'empilement de tous ces territoires personnels imbriqués les uns dans les autres. Une minorité subit effectivement les problèmes évoqués plus haut, mais cela suffit à remplir

jusqu'à la congestion les rames de métro et du RER et à saturer les routes et les autoroutes.

À mi-chemin entre le microscopique et le macroscopique, les analyses en termes de bassin de vie (DRIEA, 2013) valident cette vision d'une ville mosaïque de territoires, où les échanges de longue portée sont minoritaires.

Les enquêtes de mobilité (comme l'enquête globale Transport, pour l'Île-de-France) permettent dès lors de s'écarter des seules exploitations « à la moyenne », de quantifier cette apparente contradiction entre représentations : au cours d'un jour ouvrable, 80 % des automobilistes potentiels ont réalisé 29 % des distances parcourues en voiture, et les 20 % restants en ont réalisé 71 %. Dans les transports publics, le tiers des Franciliens dispose d'un Passe Navigo et réalise 80 % des déplacements en transports publics.

Les 5 % de Franciliens qui sont actifs et disposent d'un Passe Navigo couvrant au moins 5 zones du réseau RATP/SNCF de l'Île-de-France concourent à eux seuls à un tiers des distances parcourues en transports publics. En bref, nos réseaux sont « au bord de l'apoplexie », alors même qu'ils ne sont utilisés intensément que par une toute petite partie de la population.

La ville en mouvement, c'est aussi la ville qui « bouge », qui se transforme au fil du temps. Elle peut aussi faire l'objet d'une double lecture. Au niveau agrégé, la permanence domine, et il est raisonnable de dire que la ville que nous connaissons dans 30 ans est à 80 % déjà construite.

Un regard partant des habitants produit une image différente. Ainsi, dans la décennie 2000, en Île-de-France, ce sont près de 80 % des actifs qui ont changé soit de domicile, soit de travail. Pour certains, la distance de la relation entre les deux s'est accrue, mais pour d'autres, elle a diminué. Pour ceux dont la distance et/ou la durée de migration étaient élevées, c'est la réduction de celles-ci qui domine, plus encore dans les ménages composés de deux actifs que dans les ménages comptant un seul actif (KORSU, 2010). Globalement, 70 % des actifs franciliens sont, aujourd'hui, à moins d'une demi-heure de leur travail, c'est donc l'essentiel des 30 % restants qui produit et subit les encombrements de la route et du rail. Ces observations sont d'autant plus intéressantes qu'il n'existe ni de politique explicite expliquant de tels changements ni de politique explicite incitant à une certaine proximité entre habitat et lieu de travail, bien au contraire.

Les changements sont rendus plus difficiles par un accès au logement social qui reste géré localement, par des droits de mutation importants pour les propriétaires qui souhaitent changer de résidence, par des loyers à la relocation plus élevés pour les locataires du privé lorsqu'ils changent de résidence. La gratuité des emplacements de stationnement sur les lieux d'emploi, le fait que les Passes Navigo sont d'autant plus subventionnés que le nombre des zones souscrites est élevé et l'absence de toute forme de récompense pour ceux qui se rendent à pied ou à vélo à leur travail constituent autant de désincitations à une certaine proximité entre lieu d'habitat et lieu d'emploi. La réduction (ou la suppression) de ces désincitations consti-

tue une première piste pour réduire les circulations obligées.

La ville en mouvement, c'est aussi celle de la transformation de l'usage des réseaux, en particulier de la voirie. Il nous faut, et il nous faudra toujours plus à l'avenir, éviter d'assimiler la route à la voiture personnelle. En effet, la croissance de l'usage des deux-roues (motorisés ou non) est très supérieure à celle de l'usage de la voiture (une croissance qui peut d'ailleurs être négative, sur certains territoires et/ou pour certaines liaisons). Cette croissance vaut aussi pour les transports collectifs de surface, aujourd'hui dans les cœurs d'agglomération, demain peut-être avec des autocars, qui pourraient s'inviter sur les routes urbaines ou suburbaines si les institutions n'entraient pas leur développement.

Près de nous, c'est Madrid qui réussit à transporter quotidiennement 900 000 voyageurs sur des distances moyennes de type RER (15 km par usager) au moyen des autocars empruntant ses principales autoroutes. Plus loin, c'est Google qui renouvelle le transport organisé par un employeur entre San Francisco (où nombre de ses employés souhaitent vivre, pour des raisons d'urbanité) et le siège de son entreprise à Mountain View (ce qui suscite d'ailleurs des polémiques locales, du fait de la gentrification des quartiers desservis !) (6).

La ville en mouvement, c'est aussi l'apparition de services hybridant l'individuel et le collectif, comme les Velib', Autolib', BlaBlaCars et autres Allocab...

La ville en mouvement, c'est enfin des transformations culturelles, la ville qui fait toute sa place à la souplesse et à l'agilité, au *Small is beautiful* (les performances actuelles des *smartphones* auraient été inimaginables avec les premiers téléphones cellulaires disponibles dans les années 1990...), au collaboratif et à l'hybridation entre transports individuels et transports collectifs.

C'est à partir de cette lecture que l'on peut élaborer une vision alternative des mobilités urbaines de demain.

Une vision possible de la ville en mouvement du futur

Les citoyens réalisent aujourd'hui l'essentiel de leurs déplacements quotidiens seuls, à une vitesse moyenne de l'ordre de 40 km/h, au moyen d'un objet pesant aux alentours d'une tonne, occupant 10 m² au sol et mû par un moteur qui peut les propulser jusqu'à plus de 130 km/h.

Ce surdimensionnement est à l'origine d'insatisfactions personnelles (coût des déplacements, difficultés de trouver une place de stationnement, congestion des circulations) et collectives (consommation pétrolière, occupation de l'espace, inconfort urbain).

Ce choix majoritaire est absurde, mais il est aussi rationnel, dans le contexte actuel. Rationnel au quotidien, car les durées de parcours de porte à porte avec les transports publics sont de 2 à 3 fois plus élevées, car le risque d'accident, avec des deux-roues à moteur, est de 5 à 15 fois plus élevé, car la bicyclette ne peut satisfaire que les seuls déplacements de proximité. Rationnel, ce choix

l'est aussi dans la durée, parce que l'amortissement du véhicule se fait sur toute la gamme des déplacements : de proximité, métropolitains ou à longue distance.

Imaginons maintenant un véhicule qui serait de deux à quatre fois moins encombrant, d'un poids divisé d'un facteur 3 ou 4, dont la vitesse serait suffisamment limitée pour pouvoir être conduit sans permis B, dès l'adolescence, et qui serait doté d'une motorisation électrique de faible puissance. Ce pourrait être un véhicule à deux roues, un tricycle ou un quadricycle à moteur. Il ne fait guère de doute que le développement de l'usage de ce type de véhicule en lieu et place de voitures particulières contribuerait à réduire fortement les insatisfactions individuelles et collectives évoquées plus haut.

Les constructeurs de véhicules sont conscients de cette situation, et une étude de Frost et Sullivan (2012) recense 135 projets de véhicules adaptés aux « micromobilités » (mobilités urbaines) à l'horizon 2020, dont 110 chez les grands constructeurs, et près de 60 de ces véhicules seront disponibles sur le marché dès 2015. On peut pourtant prédire sans grand risque que cette offre, qui verdira l'image des constructeurs, ne sera pas un succès commercial. Pourquoi ? Parce que la multiplication des modèles implique des coûts de développement élevés, si bien que le prix d'achat de ces véhicules sera comparable à celui des véhicules classiques d'entrée de gamme, pour un service rendu inférieur. Pourquoi ? Parce qu'une part importante des citoyens ne peut pas se permettre d'investir dans « un véhicule pour chaque usage », pour des raisons pratiques (où les stationner ?) ou financières (7).

Si l'on considère néanmoins que le développement de l'usage de ce type de véhicule est souhaitable, que ce soit pour réduire d'un « Facteur 4 » les émissions de gaz à effet de serre, pour avoir des villes plus agréables ou encore pour offrir une mobilité plus économique à nos concitoyens, il faut alors bâtir une transition où l'usage de la voiture « classique » en ville passerait de la norme à l'exception.

Il y a, à cette transition, trois conditions essentielles : a) il faut d'abord construire un *business model* permettant d'obtenir des véhicules à bas prix tout en assurant la rentabilité de cette production, ensuite, b) il faut construire un écosystème urbain accueillant pour cette mobilité et, enfin, c) il faut que ceux qui optent pour ces véhicules pour leurs activités habituelles puissent avoir aisément accès à une voiture classique quand ils en auront besoin, ou pour transporter des charges lourdes, ou que ce soit pour des déplacements sur de longues distances.

Construire un business model pour assurer le développement et la diffusion de ces véhicules

La diffusion de ces véhicules passe d'abord par des prix nettement plus faibles que ceux des voitures actuelles, ce qui peut être obtenu en amortissant les coûts de développement sur des séries importantes et en réduisant les frais de commercialisation.

À cette fin, les responsables des grandes villes et des grandes régions métropolitaines d'Europe pourraient se réunir pour concevoir le cahier des charges d'un appel d'offres pour la conception de ce type de véhicules, qui serait soumis aux industriels européens de l'automobile, du motorcycle et du cycle. Ce cahier des charges serait accompagné de l'énoncé par ces mêmes collectivités d'un engagement de leur garantir un volume annuel d'achats sur une période limitée.

Les réponses des constructeurs porteraient sur les caractéristiques techniques des véhicules, sur les prix de ceux-ci (en fonction des volumes d'achat), et sur leurs engagements en matière de service après-vente.

Les collectivités sélectionneraient un petit nombre d'offres. Les véhicules qu'elles achèteraient pourraient être utilisés par leurs services, proposés en libre-service à leurs administrés, loués au mois ou pour une durée plus longue, ou bien encore pour être revendus aux particuliers. Cette démarche « collectiviste » peut être critiquée, mais il faut bien admettre que le marché des véhicules ne va pas aller de lui-même vers la normalisation, celle qui a fait le succès de la filière électronique (puces, systèmes d'exploitation, logiciels de base...), et que la normalisation proposée ne l'est que pour un temps limité, celui nécessaire à la sortie de la dépendance au chemin jusqu'ici emprunté.

Construire un écosystème urbain accueillant pour ce type de véhicules

L'usage de ces véhicules moins protecteurs que les voitures classiques ne pourra se développer que si leurs usagers n'ont pas le sentiment de cette moindre sécurité.

Cela passe évidemment par un réexamen au préalable des normes d'exploitation routière en vue d'assurer à ces usagers une sécurité maximale dans des flux qui resteront mixtes, ne serait-ce que du fait des besoins de livraisons. Mais cela passe aussi par une diminution progressive de la part des voitures classiques dans les circulations.

La gestion du stationnement peut contribuer activement à déplacer la concurrence qui existe entre ces véhicules et les voitures classiques. Nous avons montré (MASSOT et coll., 2010) que la certitude d'avoir à payer un ou deux euros dans une journée pour pouvoir stationner sa voiture ou de devoir consacrer plus de temps à la recherche d'une place libre suffit à déplacer l'équilibre concurrentiel en faveur de ces petits véhicules. Par ailleurs, le développement d'une offre de places adaptées à ces véhicules sur la voirie, dans les résidences, sur les lieux de travail, de courses ou de loisirs et dans les parcs de rabattement, et une politique visant à dissuader le stationnement des voitures classiques dans ces mêmes espaces doivent permettre d'augmenter les capacités de mouvement (ou de réduire les besoins d'espaces de stationnement) (8).

Toutefois, parce que ces nouveaux véhicules ne seront pas nécessairement adaptés aux mobilités urbaines sur de plus longues distances (au-delà de 20 km, par exemple), il continuerait de subsister un trafic significatif de voitures

classiques, qui demeurerait sans doute trop important pour changer la perception des ambiances urbaines si l'on ne proposait pas des solutions alternatives pour favoriser cette mobilité. Deux voies principales peuvent être envisagées pour réduire ce trafic « classique ».

La première relève du domaine des transports. Cette mobilité est, pour une part importante, produite par des citadins, les périurbains, qui sont allés vivre à la périphérie des bassins d'emploi. Les alternatives à l'automobile en solo sont des services de transports collectifs et semi-collectifs adaptés à des flux ne justifiant pas des infrastructures lourdes : des autocars empruntant les autoroutes, le covoiturage...

La seconde se situe dans le domaine de l'aménagement. En opérationnalisant le concept de ville cohérente sur l'Île-de-France, nous avons montré que l'on pouvait réduire des trois quarts le nombre des actifs subissant de longues migrations tout en respectant les préférences résidentielles, par des mutations dans le parc existant, sans constructions supplémentaires. À travers le concept de fiscalité des localisations (ORFEUIL et WIEL, 2012), nous avons esquissé des pistes qui vont dans le même sens, des pistes qui concernent aussi les entreprises.

Plus globalement, peut-on raisonnablement penser qu'avec 38 milliards d'euros de fiscalité spécifique « transport » et 32 milliards de fiscalité spécifique « logement » (dont 10 milliards pour les seuls droits de mutation), qu'avec 39 milliards de dépenses publiques allouées aux transports (dont 20 milliards pour les transports collectifs du quotidien) et 43 milliards d'aides publiques au logement, des fiscalistes chevronnés ne pourraient rien faire pour aller vers plus de cohérence et un peu moins de transport, et apporter ainsi une solution à tous les problèmes urbains ?

Répondre aux besoins ponctuels d'usage de voitures classiques

Si la voiture est en général surdimensionnée pour beaucoup d'usages quotidiens, elle n'en reste pas moins indispensable dans certaines occasions (qui peuvent être assez fréquentes, mais sans être quotidiennes) : transports de charges lourdes, déplacements de nuit, déplacements en groupe, sorties hors des limites des villes et déplacements à longue distance.

Si l'on ne propose pas de réponse efficace et adaptée à ces différents besoins, on pourra alors peut-être diminuer le besoin de multi-motorisation, mais en aucun cas celui de la détention en propre d'une voiture, dont l'amortissement sur les seuls déplacements occasionnels serait particulièrement onéreux. C'est la raison pour laquelle la diffusion de l'usage de petits véhicules urbains doit nécessairement s'accompagner du développement d'une offre de voitures classiques en partage. Pour les mobilités exceptionnelles locales, ce sont des formules comme l'autopartage classique ou des systèmes *one way*, comme Autolib, qu'il convient de mettre en place. Pour les mobilités à longue distance, il faut soutenir le développement



de systèmes de covoiturage, comme BlaBlaCar, mais aussi favoriser une présence accrue des loueurs « classiques » en ville et sur le marché des particuliers et le développement des offres de location dans les concessions automobiles.

Conclusion

Au terme de ce parcours un peu technique, nous pouvons envisager de répondre simplement à quelques questions très simples.

La première porte sur les attentes des citoyens et sur les contraintes pesant sur les pouvoirs publics. Oui, on peut concevoir et construire un écosystème urbain qui soit plus conforme aux attentes des citoyens, qui ne restreigne pas l'accessibilité à la ville et à ses marchés de l'emploi et de la consommation, et qui contribue à la transition énergétique sans accroître les besoins de financement public. Mais le mettre en œuvre suppose de revenir sur tant de croyances solidement chevillées qu'il faudra donner du temps au temps, à supposer que nous en ayons encore. C'est la première difficulté.

La seconde interrogation est relative au bilan économique du système : vu depuis son point d'arrivée, il ne fait aucun doute qu'il sera plus économique pour les ménages et les pouvoirs publics que le système actuel. Vu depuis son point de départ et tout au long de la période de transition, il ne pourra être économiquement viable qu'avec une coordination très ferme entre des politiques publiques relevant de domaines aussi divers que les politiques industrielles, la politique européenne et les politiques publiques locales en matière d'aménagement et de mobilité. Sans cette ferme coordination, les occasions de dérapage et de gaspillage seront légion. C'est la seconde difficulté de ce scénario.

Notes

* Professeur émérite, Université Paris Est et Institut pour la ville en mouvement, Paris.

(1) On chercherait en vain des évaluations économiques des politiques « anti-voitures » de la part de ceux qui les ont promues, du moins en France. C'est chez Pôle emploi (2010) que l'on trouve une analyse comparant la croissance potentielle et la croissance effective de l'emploi en Île-de-France au cours de la première décennie du siècle (289 000 effectifs réels contre 616 000 effectifs potentiels, avec à Paris un effet dépressif très marqué non lié au contexte économique général).

(2) Comme l'a noté Rémy Prudhomme, s'il suffisait de réaliser des infrastructures rapides pour développer l'économie, l'Espagne, le Portugal et la Grèce dameraient aujourd'hui le pion à l'Allemagne. On pourrait ajouter que si la concentration avait cette même vertu, la France, le Royaume-Uni et la Grèce, avec un poids de leurs capitales au regard de leurs territoires très supérieur à celui de Berlin en Allemagne, en feraient de même. On pourrait aussi observer que s'il suffisait d'être le centre névralgique concentré d'une industrie stratégique pour briller au firmament des villes, Détroit (rebaptisée, par les Américains, *Debtoit*, la Ville de la Dette) serait aujourd'hui une

ville prospère comme l'est l'industrie automobile mondiale. À l'évidence, les plus belles relations conceptuelles peuvent être mises en défaut dans le monde réel où rien ne change jamais « toutes choses étant égales par ailleurs ».

(3) Comment peut-on envisager aujourd'hui une nouvelle ligne ferroviaire qui ne devrait rien au financement du contribuable sans envisager une réforme ferroviaire de grande ampleur, dont le caractère impérieux n'a d'égal qu'un destin imprévisible ? Rappelons que 80 % du « chiffre d'affaires » des TER est de l'argent public, que la version initiale du « Grand Huit » de Christian Blanc évoquait un financement par les plus-values foncières et un choix de l'exploitant par le biais d'un appel d'offres ; or, il n'a pas fallu plus de deux ans pour voir enterrer ces orientations, recourir à de nouveaux impôts et désigner d'avance l'opérateur.

(4) Ce monopole est réel pour le transport de biens matériels. Les échanges entre les hommes passent en revanche par des canaux de plus en plus diversifiés : éducation, imprimerie, télécommunications *few to many* et aujourd'hui *many to many* : combien de conversations en face à face, par rapport à ce qui passe par les télécommunications de toutes sortes ?

(5) Dont témoigne, entre autres, la fronde actuelle des régions à propos des TER.

(6) Preuve s'il en est qu'un transport routier peut « structurer l'urbanisation » !

(7) Il faut rappeler ici que l'amortissement des véhicules, leur entretien et leur assurance représentent un coût deux fois plus élevé que celui du carburant qu'ils consomment.

(8) Nous rejoignons ici le président de Nexity, qui souhaite une révision à la baisse des normes de stationnement dans l'immobilier neuf, en échange, par exemple, de quelques places réservées à l'autopartage.

BIBLIOGRAPHIE

DRIEA 2013, « Les sous-bassins de vie et d'emplois de l'aire urbaine de Paris : quelle réalité en 2010 ? ».

FROST & SULLIVAN, *Passenger Car OEMs to Offer Next-Gen Sustainable Commutes via Micro-Mobility Solutions*, 20 mars 2012.

KORSU (Emre), MASSOT (Marie-Hélène) & ORFEUIL (Jean-Pierre), « La ville cohérente », *La Documentation Française*, 2012.

MASSOT (Marie-Hélène), ORFEUIL (Jean-Pierre) & PROULHAC (Laurent), « Quels marchés pour quels petits véhicules urbains ? », *Tec*, n°205, 2010.

ORFEUIL (Jean-Pierre) & WIEL (Marc), *Grand Paris : sortir des illusions, approfondir les ambitions*, Scrineo, 2012.

POULIT (Jean), « Pourquoi investir massivement dans les transports peut nous faire gagner un point de croissance », *Le cercle des ingénieurs économistes*, janvier 2013.

ORFEUIL (Jean-Pierre), *Une approche laïque de la mobilité*, Descartes et Cie, 2008.

Pôle Emploi, *Repères et analyses*, n°10, septembre 2010.

TECHNOLOGIA, *Étude d'impact des transports en commun de la Région parisienne sur la santé des salariés et des entreprises*, 2010.

