

**Contribution de Dominique Bied, responsable du thème transports et environnement à cap21, mouvement politique présidé par Corinne Lepage, ancienne ministre de l'environnement.**

**FORDISME ET MOBILITÉ.**

L'image des agglomérations urbaines s'est fortement dégradée depuis 30 ans. Cela est du en grande partie à la manière dont nous avons organisé l'espace public ainsi que l'articulation habitat déplacements. Petit à petit, nous avons remplacé tous les transports publics par des infrastructures routières sans prendre conscience de certaines contraintes d'usages de la mobilité et de l'automobile. D'autre part, il y a 30 ans, la prise de conscience des problèmes environnementaux était faible, nous étions dans l'insouciance.

Le taux de motorisation des ménages augmente considérablement. Près de la moitié des ménages ont deux voitures, certains en ont plus. Les décideurs perçoivent donc cette augmentation de la demande de déplacements en automobile et continuent d'amplifier l'offre routière pour suivre, alimentant alors le système dans une fuite en avant. Le projet de contournement Est de Rouen est à ce titre une illustration de la reproduction d'un mode de pensée trentenaire. Nous sommes dans un effet d'emballement.

On peut comparer notre gestion des mobilités à la gestion de l'entreprise dans les années de "Fordisme". On produisait beaucoup, de façon standardisée, avec beaucoup de stocks, une qualité médiocre, une faible créativité. Le client avait une faible place, il achetait ce qu'on lui vendait, les entreprises vendaient tout ce qu'elles produisaient. La gestion actuelle de notre mobilité correspond tout à fait à ce schéma: un stock de voitures en stationnement imposant et encombrant, un flux irrégulier et non sécurisé, une qualité du cadre urbain médiocre au point que les classes moyennes le fuient, alimentant le système automobile, des mesures coûteuses de réparation avec des résultats à la marge (peu de transfert modal de la voiture vers autre chose).

Nous sommes donc dans une logique inflationniste où les notions d'efficacité et de rendement du mode de transport automobile sont absentes, contrairement aux autres modes, gérés comme des entreprises. Notre mobilité individuelle n'est ni gérée ni organisée.

La façon de penser actuelle conduit encore à un surinvestissement routier. Un chef d'entreprise dont le volume d'activités augmente utilise toujours ces machines en deux ou trois équipes plutôt que d'investir dans des équipements supplémentaires. Il vaut mieux, de même, mieux utiliser les voitures (augmenter le taux d'occupation) plutôt que construire des 2X2 voies en surnombre.

Les chiffres de la mobilité automobile se présentent ainsi : une voiture roule en moyenne 40km par jour sur une 1h15 en 3.3 fois avec 1.4 personne dedans. Elle est donc peu rentable, peu efficace, réclame un espace de stockage urbain considérable. Ces chiffres montrent bien l'approche "fordiste" de l'usage de l'automobile encouragée par l'urbanisme choisi depuis les années 70.

A l'opposé, aujourd'hui, les entreprises vendent ce que les clients demandent, pas plus, avec peu de stocks, une qualité irréprochable. Ce mode de gestion fonctionne entre le client et l'entreprise, mais aussi entre les services d'une même entreprise jusqu'en amont au niveau des achats. Chacun est le client de l'autre, et les composants sont livrés en juste à temps. C'est même le client qui définit les innovations parfois. Nous n'avons pas encore attaqué cette révolution en matière de déplacements. La demande de mobilité n'est pas connue de façon réactive, elle est de plus en plus fluctuante avec une fréquence plus élevée. Les systèmes de transports publics sont donc peu réactifs, ceci oblige donc à avoir parfois des bus vides. Nous sommes encore au fordisme.

Or le contexte économique et surtout environnemental a changé.

Aujourd'hui, nous avons à nous donner les moyens de tenir des objectifs environnementaux ambitieux (diviser les émissions de gaz à effet de serre par 4 d'ici 2050, cela veut dire une baisse du trafic automobile de 3% par an), diminuer la consommation d'énergie de façon importante, maîtriser la fiscalité et la dette publique, préparer la révolution de l'économie de la connaissance, mieux partager l'espace public pour améliorer le cadre de vie, limiter la périurbanisation afin de rendre la qualité et le cadre de vie urbain homogène dans une agglomération, ce qui permettrait, en couplant cela à une densification de l'habitat, de maîtriser la spéculation immobilière.

Les revenus nets des ménages sont en stagnation dans un monde très concurrentiel, et le prix de l'énergie ne cessera d'augmenter par la rareté et la prise en compte des contraintes environnementales. Un ouvrage comme le contournement Est tel qu'il est prévu dans la version actuelle coûte 8 fois le budget annuel de l'université de Rouen. Les ménages ouvriers dépensent 60 fois plus d'argent dans les transports que dans l'enseignement, les cadres 20 fois plus.

En ce qui concerne les territoires, leur compétitivité dépendra plus de leur capacité à exercer les fonctions de base de la vie (se loger, se déplacer, s'alimenter etc...) avec une intensité énergétique faible, des émissions faibles, un cadre de vie attractif. En effet, un territoire géré efficacement avec l'optimisation des ressources sera plus attractif. C'est le cas de Fribourg en Brisgau, par exemple, ou des agglomérations suédoises, ou même de Chalon sur Saône.

Approcher les problèmes environnementaux liés à l'automobile par la seule voie des moteurs est plus qu'insuffisant. Cela ne règle pas les problèmes de gestion d'espace urbain (170 mètres carré d'espace public de voirie à mettre à disposition par voiture), ni les problèmes énergétiques (1kWh consommée par véhicule-km), ni les problèmes économiques car l'usage individuel de l'automobile rend ce mode de transport le plus cher de tous. On ne prépare pas la révolution de l'économie des savoirs et de la connaissance. On ne règle pas les problèmes de cadre de vie.

On voit encore que la gestion des déplacements automobiles en est à des concepts de production archaïques, peu réactifs, peu productifs, de qualité faible. Une gestion en temps réel s'impose (voir l'article changer les usages de l'automobile) pour éviter un surinvestissement routier, un désastre environnemental et économique. Finalement, cela revient à introduire la notion de juste à temps dans le domaine de la mobilité.