



L'attachement automobile mis à l'épreuve : étude des dispositifs de détachement et de recomposition des mobilités

Laurent Fouillé

► **To cite this version:**

Laurent Fouillé. L'attachement automobile mis à l'épreuve : étude des dispositifs de détachement et de recomposition des mobilités. Géographie. Université Rennes 2; Université Européenne de Bretagne, 2010. Français. <NNT : 2010REN20039>. <tel-00560416>

HAL Id: tel-00560416

<https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00560416>

Submitted on 28 Jan 2011

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



THESE / Université Rennes 2
sous le sceau de l'Université européenne de Bretagne
pour obtenir le titre de
DOCTEUR DE RENNES 2
Mention : Sociologie
Ecole doctorale - Sciences Humaines et Sociales

présentée par

Laurent FOUILLÉ

Préparée au Laboratoire d'Anthropologie et Sociologie
Equipe d'Accueil 2241, Université Rennes 2

L'attachement automobile

mis à l'épreuve.

**Etude des dispositifs de
détachement et de
recomposition des mobilités**

Thèse soutenue le 14 décembre 2010
devant le jury composé de :

Ali Aït Abdelmalek
Professeur à l'Université Rennes II/ *président*

Dominique Desjeux
Professeur à l'Université Paris VI/ *rapporteur*

Vincent Kaufmann
Professeur à l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne/ *rapporteur*

Dominique Boullier
Professeur à Sciences Po Paris/ *directeur de thèse*

Remerciements

Bien des personnes ont contribué à l'existence de cette thèse. Tout d'abord je tiens à remercier mon directeur, Dominique Boullier, pour le temps et l'énergie qu'il m'a consacrés. Il est parvenu à convaincre un financeur dans le cadre d'une convention industrielle de formation par la recherche de l'utilité de ce qui n'était qu'un projet. Il m'a encadré avec soin, m'accordant un entretien chaque mois pendant quatre années et c'est bien souvent sur sa demande que j'écrivais des pages que je n'aurais probablement pas rédigées sinon. Enfin il m'a transmis des idées, m'a conseillé des auteurs et m'a prodigué inlassablement critiques et suggestions.

Je tiens aussi à remercier les responsables et les élus de Rennes Métropole (MM. Philippe, Diserbeau, Le Petit, Boscher, Hervé, Delaveau), pour m'avoir fait confiance et apporté un appui logistique et des conditions de travail enviables par nombre de mes collègues doctorants. Je suis aussi redevable envers mes collègues avec qui j'ai partagé le quotidien et qui m'ont fait connaître leur métier et leur savoir-faire. Je ne les nommerai pas un par un, mais ils se reconnaîtront et savent combien je leur suis reconnaissant.

Ma gratitude s'adresse également à mon laboratoire, le LAS-LARES, et plus particulièrement parmi ses membres, à Raymonde Cortyl pour son aide administrative et à mes collègues doctorants avec qui nous avons partagé les moments de doutes, les regains de motivation et quelques lectures. La présentation de nos travaux dans les séminaires du laboratoire nous a apporté des regards extérieurs sur nos recherches et ces échanges furent une contribution essentielle.

Je remercie toutes les personnes qui m'ont consacré du temps pour des entretiens à Chambéry, à Freiburg, à Compiègne, à Manchester, à Paris et à Rennes. Mais aussi toutes celles avec qui nos échanges sont restés informels mais ont contribué à mes réflexions, dans des colloques, des formations, des trains ou ailleurs.

Bien sûr je n'oublierai pas celle qui partage ma vie, ma femme, qui a supporté ma focalisation aigüe sur mon sujet d'étude, ainsi que mes absences répétées, tant physiques que mentales. De plus, sa relecture attentive a grandement amélioré l'orthographe et la grammaire de ce document.

Enfin, je salue les voyageurs anonymes que j'ai observés sur des quais de gare dans des abribus, des rames de train, de métro, de tramway ou encore dans des bus et aux commandes de leur véhicule. Ils ne s'en sont probablement pas aperçus, mais sans eux ce travail n'aurait pas été possible.

Sommaire

Remerciements	2
Sommaire	4
Avant Propos	7
1. Le plasma automobile	13
1.1. L'angle mort sociologique : l'auto atrophiée	13
1.2. L'ethos automobile.....	16
Un ethnologue au pays des automobilistes ou le <i>coming out</i> d'un ex-sans-permis	17
1.3. La possibilité d'un déplacement.....	23
1.4. L'auto est-elle une bulle ?	25
La bulle automobile.....	26
Automobile et régime du proche	27
1.5 Conduite et pouvoir : le prestige de l'automobile	31
L'imitation du plus prestigieux	33
Duel logique et fin de la motorisation	34
Dirigeants politiques et automobile.....	36
À chaque monde sa voiture	38
La naturalité de la <i>car culture</i>	39
2. L'addiction automobile	43
2.1. Une brève histoire de la critique de l'automobile	43
La perversion automobile.....	44
Chronologie de la critique	47
L'autoolisme.....	48
2.2. Autoholics Anonymous.....	50
2.3. Autopartage et covoiturage : des autosupports d'usagers de l'automobile.....	54
2.4. Autopatch®	58
2.4.1. Présentation du dispositif	58
2.4.2. Stratégies de défense : « Je m'en fous de la pollution, moi pour aller travailler, il faut bien que je prenne ma voiture »	61
2.4.3. Que nous apprennent les prévenus d'Autopatch ?	65
2.5. Pathologiser un attachement normal ou rééquiper l'automobiliste en libre-arbitre ? ...	69
2.5.1. L'automobiliste, un grand malade qui s'ignore ?.....	69
2.5.2. Un automobiliste capable de choix et doué de raison ?	74
2.6. De l'automobiliste dépendant aux voyageurs attachés à leurs véhicules.....	78
3. La niche écologique de l'automobile : une espèce invasive	83
3.1. La prolifération automobile.....	83
3.2. Les barrières techniques	87
3.2.1 Le Boulevard de la Mort	88
3.2.2. La ZAC Saint Sulpice : la régulation par la pénurie de place	101
3.2.3. Barrières techniques et régulation des populations invasives par réduction de leur niche écologique.....	106
3.3. Les barrières économiques	109
3.3.1. Tarification routière et taxe sur la congestion	110
3.3.2. Présentation de différents péages urbains en fonctionnement	113
3.3.3. L'échec mancunien : retour d'expérience d'un ambitieux projet avorté	129
3.3.4. Conclusion sur les péages urbains.....	148
3.3.4. La gratuité totale des transports collectifs.....	151

3.4. Les barrières juridiques	161
3.4.1. La juridiction existante : le code de la route et l'automobiliste probatoire.....	161
3.4.2. Des expérimentations juridiques : promotion de l'autopartage, taxe carbone, code la rue et rue nue.	165
3.4.3. D'autres voies légales pour lutter contre l'excès d'automobile ?	169
3.5. Barrières d'accès et perméabilité du milieu	171
4. L'organisation des mobilités alternatives : le voyageur fantôme.....	175
4.1. Le recensement des déplacements.....	176
4.1.1. Comptages et sondages	177
4.1.2. L'enquête ménages déplacements (EMD)	178
4.1.3. L'enquête Montées-Descentes et Origines-Destinations (MDOD)	180
4.1.4. Les enquêtes de fraude	180
4.2. La captation des traces	182
4.2.1. Traceurs et capteurs.....	182
4.2.2. La billettique : veiller et agir	186
4.2.3. Exploiter les traces collectées	198
4.3. Prédire et modéliser les flux.....	199
4.4. Re-présenter le voyageur fantôme.....	207
5. Ré-investir le quartier.....	216
5.1. Attacher l'habitant à son quartier	216
5.2. Vauban : un quartier moins voiture pour un habitant plus soigneux	219
5.2.1. Introduction	219
5.2.2. Le dispositif à la loupe : le « <i>Verkehrskonzept</i> ».....	220
5.2.3. Du quartier à la communauté Vauban.....	222
5.2.4. Expérimentation et mise à l'épreuve.....	224
5.2.5. La force du collectif	229
5.2.6. Un habitant engagé qui prend soin de son quartier	231
5.2.7. Conclusion.....	232
5.3. Apports de Vauban à la discussion générale.....	233
5.3.1. Moins de stationnement	234
5.3.2. L'accessibilité aux modes remise en ordre	235
5.3.3. Un empowerment collectif et une politique des petits pas.....	239
6. Conclusion.....	244
6.1. Organiser les mobilités c'est faire la ville.....	244
6.2. Recomposer les attachements : faire proliférer les associations nouvelles.....	247
6.3. Redevenir agnostique sur les mobilités.....	248
6.4. Quelle éthique pour un esprit de l'alternobilité ?.....	250
6.5. Un sociologue attaché à son sujet	254
Bibliographie.....	257
Liste des abréviations	270
Table des matières détaillée	272
Annexes.....	275

Avant Propos

Notre thèse ne pose que deux questions : qu'est-ce qui nous attache à l'automobile ? Comment fait-on pour s'en détacher ? Cette problématique semble simple, mais sa résolution est complexe. Sa formulation est très parlante et nous avons constaté combien il était facile d'en discuter avec toutes sortes de personnes. À la différence de nombreux autres sujets de thèse qui n'intéressent que quelques spécialistes, le nôtre parle aux gens. Cela ne veut pas dire qu'il soit plus intéressant ou plus important qu'un autre, mais seulement que de nombreuses personnes sont concernées par ce thème et ont des choses à dire sur lui. De ce fait, le laboratoire d'analyse de cet objet n'a pas de limites précises et de nombreux « profanes » le sociologisent déjà très bien sans nous. Afin de réduire le domaine d'étude, nous avons restreint l'observation aux seuls dispositifs qui ont pour objectif de réduire notre usage de l'automobile. Par dispositif, nous désignons après Foucault et Deleuze, un réseau constitué d'un « *ensemble résolument hétérogène, comportant des discours, des institutions, des aménagements architecturaux, des décisions réglementaires, des lois, des mesures administratives, des énoncés scientifiques, des propositions philosophiques, morales, philanthropiques* »¹ dont l'agencement résulte d'une intention et répond à une fonction stratégique. Pour les dispositifs que nous étudierons, et dont nous ignorons pour le moment ce dont ils sont faits, cette intention est de réduire l'usage de l'automobile, autrement dit de détacher l'automobiliste.

La compréhension de leur fonctionnement nous permettra d'analyser et comprendre ce qui compose l'attachement à l'automobile. Cette posture est critiquable, comme l'est le choix des dispositifs que nous avons pourtant voulu aussi varié que possible. Nous concédons d'ailleurs que si les cas que nous avons choisi d'étudier avaient été différents, nous ne serions certainement pas parvenu aux mêmes conclusions. Nous aurions également pu étudier des cas d'automobilistes « pathologiques », comme les adeptes du *tuning* analysés par Tanguy Cornu², mais nous préférons nous intéresser à l'automobilisme ordinaire.

La prise de risque est assumée, car nous pensons que c'est en exerçant des stress variés sur la relation à l'automobile et en l'exposant à différentes forces que nous pourrions entrevoir les effets de leur action sur ses composantes. Pour comprendre la composition d'un objet, il est possible d'interroger un maximum de personnes et de catégoriser leurs

¹ Foucault Michel, « Le jeu de Michel Foucault », *Dits et écrits*, tome 3, Gallimard, Paris, 1994, (1977 pour cet entretien), p.299
Deleuze Gilles, « Qu'est-ce qu'un dispositif ? », in ouvrage collectif *Michel Foucault philosophe*, Actes de la rencontre internationale de Paris en janvier 1988, Seuil, Paris, 1989, pp. 185-195

² Cornu Tanguy, « je passe après la voiture de mon homme », présentation au colloque de l'AFS RT 11, sociologie des usages et de la consommation, mars 2010. Thèse en cours.

jugements. Par exemple, dans le cas d'un produit alimentaire, nous interrogerions les personnes qui l'ont goûté pour établir la liste de ses ingrédients, pour en trouver le nom ou pour évaluer sa qualité gustative. Mais il existe une autre voie pour tester la marchandise, qui consiste à la placer face à différents instruments qui vont lui administrer des épreuves de densité, d'électroconductivité, de combustion et d'autres encore pour finalement en donner une composition en lipide-glucide-protide ou une valeur calorique. Sans prétendre atteindre un tel degré de scientificité et de quantification, cette métaphore suggère que nous ne nous égarons pas en préférant observer les effets de dispositifs de détachement, plutôt qu'en interrogeant *ad infinitum* des automobilistes attachés³.

Après ce choix de l'angle d'attaque, notre second impératif fût de ne convoquer la théorie que lorsqu'elle éclairerait le terrain et non d'appliquer systématiquement une méthodologie qui ferait entrer de force le terrain dans un modèle théorique extérieur, antérieur et donc supérieur. Cette approche conforme aux exigences de la *Grounded Theory*⁴ a l'avantage de ne pas enfermer les observations dans une grille de lecture figée et parfois déformante, mais également de permettre la discussion avec le plus grand nombre dans des termes compréhensibles, en évitant la lourdeur d'un style trop pédant et d'un langage trop conceptuel. Du moins, c'est ce que nous avons essayé de faire et nous ne sommes probablement pas parvenu à éliminer toutes les scories théorisantes. Nous souhaiterions que cette thèse soit lue au-delà du cercle étroit des examinateurs de la soutenance, sans pour autant décevoir nos pairs, les membres du jury et plus largement la communauté des chercheurs universitaires à qui elle se destine prioritairement. Le style rédactionnel employé surprendra parfois le lecteur académique, car là encore, l'exigence de lisibilité et la volonté de ne pas refroidir le monde vivant observé, nous ont conduit à préférer une écriture qui s'autorise parfois quelques familiarités⁵.

Cette écriture correspond à l'approche qui a été la nôtre tout au long de cette recherche. Nous considérant ignorant sur le sujet, ou du moins, pas mieux informé qu'un autre, nous

³ Ces derniers font d'ailleurs suffisamment l'objet de telles enquêtes. Augmenter le nombre des personnes interrogées ne possède plus d'intérêt une fois atteint le seuil de la loi des grands nombres, sauf à interroger des groupes marginaux aux comportements émergents. De plus la redondance des réponses laisse entendre une certaine récursivité : les automobilistes finissent par utiliser les arguments qui leur sont donnés dans les questionnaires, se rangeant ainsi bien gentiment dans les catégories mobilisées par l'analyste.

« La loi des grands nombres » découverte par Jacob Bernoulli stipule qu'au-delà d'un nombre élevé d'observations, la moyenne observée empiriquement converge fortement avec l'espérance réelle d'un phénomène ce qui donne une valeur statistique importante aux sondages effectués sur un échantillon aléatoire suffisamment grand. Sur cette loi et l'histoire de la statistique, lire l'excellent livre Desrosières Alain, *La politique des grands nombres. Histoire de la raison statistique*, La Découverte, Paris, 2000, édition originale 1993

⁴ Glaser Barney, Strauss Anselm, *The Discovery of Grounded Theory. Strategies for Qualitative Research*. Aldine, New York, 1967

⁵ Un style trop froid et abstrait aurait placé l'analyse à une distance trop grande pour retranscrire la proximité et la familiarité qui caractérisent la relation humain/voiture. Nous savons pourtant que ce style nous sera reproché comme trop journalistique ou essayiste. Néanmoins nous n'avons pas trouvé de meilleur moyen de décrire fidèlement ce qui nous a été donné d'observer et de satisfaire notre exigence de précision empirique.

nous sommes hâté d'entamer les études de terrain au plus vite, sans avoir formulé des hypothèses trop importantes et encombrantes à leur sujet. De toutes manières, la CIFRE⁶ nous avait immergé dans le terrain dès le début de notre contrat en avril 2006. Nous avons donc collecté des données bien avant d'avoir eu le temps de lire le quart de notre bibliographie et c'est souvent l'expérience du terrain qui nous a conduit à la lecture de tel ou tel ouvrage. Ce travail d'exploration s'est fait de manière planifiée, mais aussi aléatoire⁷ et des terrains pressentis n'ont pas été réalisés, pendant que les résultats infructueux d'autres cas ont conduit à leur abandon.

Le choix des terrains retenus doit être explicité étant donné l'importance et la primauté qu'il possède sur l'analyse. Au départ, la lecture d'un ouvrage de Lawrence Lessig⁸ nous a encouragé à répartir les dispositifs entre quatre leviers d'action : technique, économique, juridique et normatif. Ce choix liminaire résultait d'un constat de proximité entre sa problématique et la nôtre, les deux consistant à rechercher des outils de régulation de comportements libres dans un système complètement décentralisé (le cyberspace pour lui, l'automobile dans notre cas). Nous avons ensuite dédoublé cette typologie en prenant le soin de distinguer les dispositifs incitatifs de leurs homologues dissuasifs. Enfin, nous souhaitons, pour chacune des huit combinaisons obtenues, étudier un cas local (rennais) afin de le comparer à un homologue extérieur, choisi entre autres pour son exemplarité. Initialement, nous avons donc listé seize cas d'études à analyser et avec le recul, nous pouvons dire que c'était beaucoup trop pour les mener tous à bien, mais juste ce qu'il faut pour que dans ce vivier subsiste un nombre suffisant de cas fructueux permettant une discussion large⁹.

Ensuite les terrains ont été réalisés au fur et à mesure que des opportunités les concernant se présentaient. Selon les matériaux qu'ils permettaient de recueillir et leurs spécificités propres, chaque terrain a fait l'objet d'une petite méthodologie singulière et ajustée que nous détaillerons lorsque les cas feront leur apparition dans le récit. D'une manière générale, l'observation du dispositif au cours de son déploiement fut privilégiée, afin de ne pas être en mesure d'en connaître le résultat à l'avance. En cela, nous nous inscrivons dans la lignée de

⁶ La Convention Industrielle de Formation par la Recherche fait travailler le doctorant à un poste opérationnel dans une entreprise ou une administration (la communauté d'agglomération de Rennes Métropole dans notre cas) en parallèle et en complément de ses travaux de thèses.

⁷ L'aléa fait partie intégrante du travail d'exploration puisque le chercheur ne sait pas encore précisément ce qu'il recherche. La découverte est souvent faite de rencontres heureuses et d'erreurs géniales. Ce principe a été nommé sérendipité par Horace Walpole dès 1764. Sur ce concept lire, Van Andel Pek et Bourcier Danièle, *De la Sérendipité dans la science, la technique, l'art et le droit. Leçons de l'inattendu*. L'ACT MEM, Libres sciences, Chambéry, 2009.

⁸ Lessig Lawrence, *Code and other laws of cyberspace*, Basic Books, New York, 1999

⁹ Un « taux de mortalité » de 50%, nous laisse finalement huit études de cas à développer ici. Voir l'annexe 1. Tableau de typologie prévisionnelle des études de cas. Les motifs d'éviction de cas sont multiples mais nous pouvons citer parmi eux : la non concrétisation d'un projet, le manque ou la piètre qualité des matériaux collectés, le faible apport de l'analyse à la discussion générale...

la sociologie des épreuves¹⁰, pour qui le chercheur doit partager la position des acteurs qu'il observe et qui ignorent les effets de leur action au terme de l'épreuve de réalité. Toutefois, des impératifs temporels nous ont parfois contraint à réaliser des observations posthumes et à conduire des entretiens rétrospectifs¹¹.

La trame rédactionnelle résulte des terrains exploités et de leur mise en ordre théorique et thématique. Ces terrains sont de tailles et de valeurs inégales, toutefois c'est leur confrontation qui permet d'obtenir une représentation globale de l'attachement automobile et des dispositifs qui le mettent à l'épreuve. C'est de ce dialogue entre les cas, qu'est né le schéma narratif qui nous a guidé dans la rédaction de cette thèse et dont voici le cheminement.

Nous commencerons dans le premier chapitre par décrire l'automobile comme un milieu ambiant, un plasma, et nous chercherons à en souligner quelques unes des propriétés saillantes. Ce chapitre s'interroge sur la signification d'un attachement collectif à l'automobile et à l'incontournabilité de celle-ci dans la vie quotidienne. Sa forme est singulière puisqu'il confronte une ethnographie à une littérature relativement large sur l'automobile.

Avec le second chapitre débutent les études de cas et les analyses de dispositifs. Ce chapitre se focalisera sur des actions menées sous l'angle normatif, et qui visent à convertir l'opinion à un autre regard sur l'automobile. Par la dénonciation morale et le rejet dans le champ de la déviance, ces dispositifs s'attaquent à l'image et aux représentations de la voiture. Dans ce second chapitre, nous traiterons également du covoiturage et de l'autopartage, car ces systèmes sont portés par l'initiative privée (société civile, associations, entreprises) comme le sont les procédés normatifs. De plus, autopartage et covoiturage penchent aussi vers une relecture morale de l'automobile : son usage partagé est justifié alors que son usage individuel est récriminé.

Les chapitres suivants nous placeront du côté des pouvoirs publics, dont le programme légal¹² depuis une quinzaine d'années se donne pour objectif de réduire l'usage et les impacts de l'automobile. Ce changement de focale nous permettra d'observer une pluralité de modalités politiques en action. Nous les avons catégorisées en deux volets généraux, le premier se fondant sur l'usage de barrières (chapitre 3), le second sur l'élaboration

¹⁰ Pour une excellente présentation des auteurs et concepts de ce courant, voir les archives vidéo du cycle de séminaires organisé par Cyril Lemieux et intitulé « société critique et sociologie des épreuves » à l'EHESS en 2004-2005. http://www.archivesaudiovisuelles.fr/343/liste_conf.asp?id=343 consulté le 26/09/2010.

¹¹ Ce fut le cas à Compiègne où la gratuité des bus était en vigueur depuis plusieurs décennies, l'intérêt consistant justement à observer son inscription dans la durée. Ce fut également le cas à Manchester. Si le projet de péage et sa controverse ont été étudiés *in vivo* mais à distance, en revanche l'observation sur place et les entretiens ont eu lieu trois mois après le résultat d'un referendum. Cette faute de calendrier tient justement au fait qu'ignorant la suite des événements, je pensais pouvoir assister à la mise en place du projet, après un passage en force des autorités qui se refusaient alors à la voie référendaire.

¹² L'article 14 de la loi n°96-1236 du 30/12/1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie oriente les Plans de Déplacements Urbains (PDU) vers « la diminution du trafic automobile » et « le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement économes et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied » en ajoutant l'article 28 à la loi n°82-1153 du 30/12/1982 d'orientation des transports intérieurs.

d'alternatives dont l'essor dépend directement d'une meilleure connaissance des voyageurs (chapitre 4). Les barrières peuvent être de différents types, mais les variantes techniques et économiques sont les plus utilisées. Nous verrons donc un traitement du territoire à l'aide de bordures, de couloirs de bus ou de stationnements amoindris, mais aussi un traitement par le prix, avec notamment l'idée centrale de péage urbain. Nous prendrons le temps d'observer également les barrières juridiques qui se dressent entre le conducteur et son véhicule, bien que celles-ci soient moins nombreuses et leur action plus difficile à mettre en lumière.

La connaissance des voyageurs prend la forme d'un outillage de mesure : du trafic automobile, de la fréquentation des transports en commun et de l'usage de tous les modes de transports. Ces instruments sont des enquêtes, des sondages, des comptages, des capteurs et même parfois des traceurs. Nous verrons comment ces outils modifient et représentent le voyageur sous des formes nouvelles, performant ainsi le social qu'ils observent et construisent simultanément. Il faut préciser qu'en leur absence, le voyageur ne serait qu'un spectre en mouvement, indicible. Si le trafic est un phénomène d'une ampleur considérable, à la fin de la journée un observateur nu serait bien incapable de décrire ce qu'il en a vu. Cette métrologie des flux et les inscriptions qu'elle produit sont finalement ce qui fait exister les voyageurs et permet leur prise en compte par les autorités locales.

Le chapitre suivant sera consacré à l'étude d'un seul terrain, riche et complexe : l'écoquartier Vauban à Freiburg. Ici nous verrons une autre politique à l'œuvre qui mêle différents dispositifs et qui s'appuie sur le collectif d'habitants. Ce terrain nous permettra de rediscuter les précédents avec lesquels il permet une confrontation heuristique.

Il sera alors temps de quitter de nouveau le terrain pour conclure, mais avant commençons par le commencement...

1. Le plasma automobile

Ce premier chapitre possède une forme singulière, à travers laquelle nous cherchons à présenter l'environnement dans lequel interviennent les dispositifs que nous étudierons dans les chapitres suivants. Il confronte une bibliographie hétérogène avec l'expérience vécue de l'enquêteur et soulève des idées, des pistes, plus qu'il n'établit des preuves indiscutables. Nous voulons avant tout dans ce chapitre dresser une toile de fond, une atmosphère et un milieu ambiant, qui permettront de mieux mettre en perspectives les dispositifs étudiés par la suite.

1.1. L'angle mort sociologique : l'auto atrophiée

L'automobile sur laquelle se focalise notre attention a longtemps été délaissée par la sociologie. Un sociologue s'intéressant à l'automobile ne peut qu'être frappé par la carence de sa discipline sur ce thème : les grands auteurs n'y ont pas fait mention ou par bribes et leurs successeurs ont échoué à faire naître une sociologie du trafic. La sociologie aurait pu apporter sa contribution, ou du moins une plus grande contribution, à l'analyse de la voiture personnelle et des transports en général. Nous aurions pu nous attendre, notamment à la suite du couple Lynd et de leurs travaux effectués sur la ville moyenne de Muncie, Indiana dans les années 1920¹, à ce que des sociologues s'emparent de leurs conclusions pour observer l'automobile comme vecteur du changement social. D'autant plus que l'automobilisation cristallise des phénomènes classiques de la sociologie, tels que la distinction, la reproduction, la segmentation sociale, la déviance... Mais il en fut autrement.

Nous pouvons comprendre que les fondateurs européens de la discipline n'aient pas estimé le sujet important, car la voiture n'est devenue véritablement centrale sur le Vieux Continent qu'après la Seconde Guerre Mondiale. En revanche, que leurs confrères américains non plus n'aient pas accordé une attention spécifique à la motorisation de leur pays semble plus surprenant.

Un article de Pierre Lannoy² tente de comprendre « l'indignité sociologique » dont fut victime l'automobile. Il y démontre que lorsqu'en 1928 la thèse de Mueller, pourtant estampillée

¹ Robert S. Lynd et Helen M. Lynd, *Middletown. A study in modern american culture*, Harcourt Brace, New York, 1927

² Pierre Lannoy, « L'automobile comme objet de recherche, Chicago, 1915-1940 », *Revue française de sociologie*, Vol.44 n°3, 2003, 497-529

Ecole de Chicago, passe inaperçue, celle de McClintock trois ans plus tôt lui permet d'acquérir la notoriété suffisante pour fonder sa propre discipline, la science du trafic. Ce partage des rôles ne sera pas contesté puisque même les sociologues de Chicago (Park et McKenzie notamment) valideront et citeront les travaux de McClintock, dans lesquels ils retrouvaient le soin de l'enquête de terrain (qui faisait défaut à Mueller). Lannoy en conclut, entre autres, que la sociologie a alors « délégué » l'étude de la circulation des humains aux ingénieurs du trafic. En complément de son propos, nous soulignerons l'hypothèse formulée mais peu développée, selon laquelle au moment où Mueller tente de faire entrer l'automobile dans la sociologie, la motorisation de la société est déjà un phénomène trop avancé pour que son étude sociologique puisse intéresser la société américaine. À ce stade, une science de gestion était nécessaire pour organiser le trafic, le mesurer et prévoir ses évolutions afin de calibrer l'infrastructure adéquate. McClintock tombait alors à point nommé.

Pour comprendre la réussite de McClintock et l'échec de Mueller, Lannoy insiste plus largement et avec raison, sur les facteurs explicatifs internes au travail scientifique : méthodologie et traduction des alliances par le biais des citations. Cette posture s'oppose à celle d'Hawkins³, pour qui le statut de « non-objet sociologique » relevait de la réprobation morale des sociologues de Chicago envers l'automobile.

Peu importent les causes, le constat est flagrant que la sociologie a longtemps déserté ce terrain d'investigation. Après cette tentative avortée, il faudra attendre la fin des années 1960 pour que des non-ingénieurs tentent de nouveau de s'emparer de cet objet d'étude.

Ce sera d'abord des penseurs critiques tels que Bernard Charbonneau⁴, Alfred Sauvy⁵, Jean Baudrillard⁶, André Gorz⁷, Ivan Illich⁸ ou Paul Virilio⁹. Puis viendront des historiens, qui retraceront *a posteriori* la motorisation qui n'avait pas été décrite au présent : dont Flink¹⁰, Sachs¹¹, McShane¹². Ces travaux, pas purement sociologiques, constituent un travail nécessaire et préalable à ces derniers. Nous devons noter qu'en tant que critiques radicales ces contributions sont restées à la marge de la science du trafic. Disqualifiées pour leur affichage partisan, les critiques n'ont pas été prises au sérieux, du moins elles n'ont pas altéré le socle solide de l'ingénierie du trafic. Nous devons donc les réhabiliter, et sans

³ Hawkins R., A road not taken : sociology and the neglect of the automobile, *California sociologist*, 9, 1986, pp. 61-79.

⁴ Charbonneau Bernard, *L'Hommauto*, Denoël, Paris, 1967

⁵ Sauvy Alfred, *Les quatre roues de la fortune. Essai sur l'automobile*, Flammarion, Paris, 1968

⁶ Baudrillard Jean, *Le système des objets*, Gallimard, Paris, 1968

⁷ Gorz André, « L'idéologie sociale de la bagnole », *Le Sauvage*, septembre-octobre, 1973

⁸ Illich Ivan, *Energie et équité*, Le Seuil, Paris, 1973

⁹ Virilio Paul, *Vitesse et politique, essai de dromologie*, Galilée, Paris, 1977

¹⁰ Flink James, *Car culture*, MIT Press, Cambridge, Mass., 1976

¹¹ Sachs Wolfgang, *For love of the automobile. Looking back into the history of our desires*, University of California Press, Berkeley, 1992, (édition original 1984)

¹² McShane Clay, *Down the Asphalt Path : The Automobile and the American City*, Columbia University Press, New York, 1994.

adhérer à leur condamnation univoque, nous rechercherons leurs apports théoriques indéniables.

Enfin quelques sociologues ont pris la mobilité pour thème principal de leurs recherches et ont donc dû penser l'incontournable automobile : parmi eux nous trouvons notamment John Urry, Vincent Kaufmann ou encore Eric Le Breton. Les sociologues spécialisés dans la mobilité ne sont pas légion, mais nous mettrons leur héritage à profit.

Cette manière de présenter les choses occulte sciemment les nombreux travaux d'urbanistes, géographes, aménageurs ou statisticiens tels qu'Orfeuill, Offner, Dupuy, Ascher, Beaucire, Emangard ou Wiel. Ces derniers se sont placés au bon endroit pour discuter des déplacements : c'est-à-dire auprès des organisateurs du transport et des ingénieurs du trafic. Si nous les plaçons à part, ce n'est pas pour dénigrer leurs travaux, bien au contraire puisque c'est eux qui ont fait l'essentiel du travail. Aujourd'hui encore, l'automobile et les autres moyens de transports motorisés ne constituent pas réellement des objets sociologiques et les sociologues qui s'y intéressent doivent s'immiscer dans le réseau des institutions qui dirigent et financent ce thème de recherche de longue date : les Ponts et Chaussées, le CERTU et l'INRETS, autrement dit l'Équipement. Nous y retrouvons des aménageurs, géographes, économistes, urbanistes, psychologues, sociologues et statisticiens tous acculturés à l'ingénierie du trafic et l'accidentologie. Parler de mobilité dans ces conditions oblige ou encourage à reprendre les catégories légitimes de la science du trafic : les véhicule.kilomètre, voyageur.kilomètre, places kilométriques offertes, budget temps, parts modales, générateurs de trafic, débit, capacité, voyage, déplacement. Nous expliquerons en détail ces indicateurs dans le chapitre consacré aux enquêtes traditionnelles sur les déplacements (chapitre 4). Ce qu'il faut retenir ici, c'est qu'une part du travail des sciences sociales consiste à reprendre les données du trafic pour les traduire et commenter dans différentes disciplines académiques. Ce corpus de connaissance très fourni constitue ce que Le Breton nomme la « socio-économie du transport »¹³ et qui finalement ne s'avère être qu'une spécialité interne à la science du trafic.

Bien évidemment le trait est volontairement grossi. L'automobilité n'est pas un impensé sociologique pur auquel cette thèse viendrait mettre un terme : une multiplicité de travaux récents s'interroge sur la place occupée par l'automobile dans nos sociétés¹⁴. Mais finalement par leur date, ces travaux ne font que conforter l'hypothèse selon laquelle l'automobile n'intéresse la sociologie qu'à partir du moment où son monopole est contesté et

¹³Lors d'une conférence pour l'UTLS le 07/01/2006 : http://www.canal-u.tv/themes/sciences_humaines_sociales_de_l_education_et_de_l_information/sciences_de_la_societe/sociologie_demographie_anthropologie/sociologie/mobilite_et_inegalites_sociales_eric_le_breton, consulté le 8/01/2010

¹⁴ Par exemple : Kaufmann Vincent et Guidez Jean-Marie, *Les citadins face à l'automobilité*, CERTU, Lyon, 1998
Bonnet Michel et Desjeux Dominique (dir.), *Les territoires de la mobilité*, PUF, Paris, 2000
Böhm Steffen et al. (dir.), *Against automobility*, "The Sociological Review", Blackwell, Oxford, 2006
Clochard et al. (dir.), *Automobilités et altermobilités. Quels changements ?*, L'Harmattan, Paris, 2008

pose problème. C'est un peu comme si la recherche avait attendu que 90% des ménages possèdent un accès à internet pour commencer à interroger des internautes sur leurs pratiques, en ayant en toile de fond une incertitude élevée sur la pérennité de cet usage.

Il n'y a que lorsque qu'une crise majeure apparaît et fait peser de lourdes incertitudes quant à sa durabilité que l'automobile intéresse la sociologie, car sinon elle possède une naturalité qui relève du bon sens. L'automobile est. Aucun qualificatif académique ne peut la réduire, sa présence est incontestable car évidente. C'est pourquoi nous avons choisi d'intituler ce chapitre en utilisant le terme tardien de plasma. En effet l'automobile semble aussi difficile à penser aux humains (soient-ils sociologues) que l'eau pour les poissons qui y baignent. Il n'y a que si on l'enlevait que sa présence se remarquerait. Pour comprendre la place occupée par l'automobile dans la vie quotidienne nous proposons d'exposer préalablement quelques propriétés fondamentales de cet objet qui résiste tant au travail d'analyse.

1.2. L'ethos automobile

L'automobile est une invention qui a tellement bien réussi qu'elle a changé la quasi-totalité de la population adulte des pays industrialisés en automobilistes¹⁵. En parlant d'ethos automobile, nous ne laissons pas entendre que les automobilistes pensent d'une manière univoque, mais bien que le fait de conduire une voiture suppose l'adhésion implicite à une certaine morale pratique, un langage commun, une expérience partagée. L'extension de cette expérience partagée en fait un attendu, une « *présupposition non-questionnée* » ou une « *évidence bien établie* » dirait Schütz¹⁶. Autrement dit, pour un automobiliste dans une société motorisée, il est difficile d'envisager d'autres façons de se déplacer que celle qui a si bien fonctionné jusqu'ici et surtout de ne pas utiliser une voiture. Invitant ou convoquant quelqu'un, il s'attendra à ce que son invité vienne en voiture et l'utilisation d'un autre moyen de transport sera source d'étonnement, sauf si la destination est le centre-ville ou que la personne n'est pas en âge ou en capacité de conduire. Pour reprendre la célèbre phrase d'Henry Ford en la déformant : « les gens peuvent choisir n'importe quel mode de transport du moment que c'est une voiture ».

¹⁵ Akrich Madeleine, Callon Michel & Latour Bruno, « A quoi tient le succès des innovations ? 1 : L'art de l'intéressement », *Gérer et comprendre, Annales des Mines*, n°11, 1988, pp. 4-17

Akrich Madeleine, Callon Michel & Latour Bruno, « A quoi tient le succès des innovations ? 2 : L'art de choisir les bons porte-parole », *Gérer et comprendre, Annales des Mines*, n°12, 1988, pp.14-29

¹⁶ Schütz Alfred, *Eléments de sociologie phénoménologique*, L'Harmattan, Paris, 2000 (traduction d'articles publiés de manière posthume « collected papers »), p. 27 et p. 33

Pour comprendre à quel point nos sociétés entières et nos conceptions personnelles en général sont « orientées-voiture », nous devons nous glisser dans la peau d'un ethnologue qui découvrirait nos sociétés. Cela va nous obliger à écrire à la troisième personne.

Un ethnologue au pays des automobilistes ou le *coming out*¹⁷ d'un ex-sans-permis

Lorsqu'il nous est offert la chance de choisir le sujet sur lequel porte nos recherches, la moindre des choses semble d'avoir l'honnêteté intellectuelle d'exposer l'intégralité des motifs de ce choix, qui ne peut pas être totalement innocent. Les raisons qui conduisent un chercheur à explorer tel domaine plutôt que tel autre constituent bien trop souvent une zone d'ombre, en dehors du champ de l'analyse. Pourtant, une telle exposition de la subjectivité qui anime l'observateur est certainement le meilleur moyen d'outiller le lecteur à la vigilance et à la critique, et partant d'imposer à l'auteur un impératif de neutralité axiologique et donc paradoxalement de l'inciter à tendre vers l'objectivité durkheimienne¹⁸. Les motivations du chercheur et le vécu de ce dernier peuvent d'ailleurs être un complément très utile à la compréhension des questions qu'il pose et auxquelles il tente d'apporter des réponses.

C'est pourquoi ce paragraphe se propose d'exposer une démarche réflexive sur soi : une auto-socio-analyse. Cette brève autobiographie n'a pas vocation à flatter l'apprenti sociologue, mais bien plus à éclairer le lecteur sur celui qui tient la lampe et la pointe sur d'autres dans le reste de cet ouvrage.

Choisir d'étudier les changements de comportement qui émergent dans le champ des transports et de la mobilité des personnes peut s'expliquer de manière très cartésienne par la demande sociale et politique de préparer la transition énergétique qui résulte de l'appauvrissement des ressources fossiles mais aussi du changement climatique, qui en est une conséquence. En effet, l'ère du pétrole rare et cher qui s'ouvre devant nous suscite des préoccupations et interrogations qui suffisent à justifier des travaux sociologiques sur les évolutions multiples en gestation dans le corps social. De nombreuses personnes agissent, militent, innovent et leurs propositions constituent un gisement dans lequel les décideurs et les entrepreneurs doivent pouvoir puiser pour faire naître une société plus adaptée au monde de demain. Il est donc tout à fait logique que les universitaires se saisissent de ces questions et qu'ils collectent des informations à leur sujet pour les analyser et les commenter

¹⁷ L'usage de ce terme, fortement lié au thème de l'identité sexuelle est assumé. Le lecteur n'aura aucune difficulté à faire le parallèle.

¹⁸ « La première règle et la plus fondamentale est de considérer les faits sociaux comme des choses », sans nous accorder avec ce précepte nous devons en reconnaître l'importance historique pour notre discipline. Durkheim Émile, *Les règles de la méthode sociologique*, Flammarion, Paris, 1988, édition originale 1894, p.108

afin de nourrir les débats. Mais d'autres raisons, plus personnelles, peuvent aussi motiver de tels travaux, ce qui est le cas ici et il serait malhonnête de le taire.

Pendant des années, l'auteur de ces lignes a été réfractaire à l'automobilisme. Il refusait d'apprendre à conduire et restait insensible aux efforts que mobilisaient les constructeurs et les publicitaires pour susciter en lui le désir de posséder et conduire un de leurs véhicules. Il était ce qu'on peut appeler un « Nocar »¹⁹, un non-automobiliste par choix. Cette posture marginale lui était parfois reprochée par ses proches, mais elle passait inaperçue aux yeux de la plupart de ses collègues ou de ses connaissances professionnelles.

L'ennui s'emparait de lui lorsque les discussions s'orientaient en direction du plaisir suscité par la belle mécanique, mais le fait qu'il ne possède pas le papier rose certifiant la compétence de conduire n'était jamais questionné. Bien que son CV ne le mentionne pas, il semblait aller de soi qu'un jeune homme de plus de 25 ans, diplômé de l'université et ne semblant affecté par aucun handicap grave, possède le permis de conduire.

Bien sûr, personne ne l'avait jamais vu au volant d'une voiture, mais comme il était un *commuter* lointain, faisant chaque jour la navette en train, cela ne choquait personne. Dans ce contexte, sa non-automobilité pouvait rester secrète. Évidemment, du fait de son sujet de recherche, ses collègues se doutaient qu'il n'était pas du genre à investir la moitié de son salaire dans le remboursement d'un prêt pour une BMW ou à suivre chaque week-end les grands prix de formule 1 à la télévision. Mais il semblait être une personne modérée, pas du genre anti-automobile radical. Il est vrai qu'il avait mis de l'eau dans son vin et qu'il ne se lançait pas dans des propos acerbes critiquant radicalement l'automobile, mais cela n'avait pas toujours été le cas. Une preuve de cette apparence trompeuse réside dans le fait que personne ne lui posa la question de savoir s'il avait le permis. Il mentit donc par omission et le confesse bien volontiers. Il s'était promis que si on lui posait la question, il avouerait. Mais il n'eut pas à le faire puisqu'il obtint son permis avant cela et en prenant tout son temps (2 ans et demi).

Quand il se lança dans son travail de thèse, une inspiration militante l'y poussait, mais aussi une vaste incompréhension de ses contemporains et une volonté de faire le premier pas.

Comme toute personne normalement constituée, il voulait changer le monde et pour lui, tempérer l'automobilisation du monde constituait une voie sympathique et opportune (d'actualité). Il ne comprenait pas l'impératif de conduire qui pesait sur ses épaules et pourquoi l'homme moyen acceptait d'endosser cette charge sans rechigner, voire avec joie et allégresse. Pourquoi cette fascination de l'automobile et son omniprésence n'étaient-elles

¹⁹ En référence à un article en ligne de Libération intitulé « les Nocars » http://www.buybuy.com/liberation/mobilite_4.html consulté le 7/12/2009.

pas questionnées davantage? « Pourquoi sont-ils tous autant attachés à leur bagnole ? » Pourquoi refuser d'apprendre à conduire s'interprétait-il comme un comportement déviant, bien plus que comme l'expression d'un civisme aigu ?

Dès le début de sa thèse, il décida qu'il devait apprendre à conduire et passer son permis « pour la science », car on ne peut pas sérieusement parler de ce qu'on ne connaît pas. Jusqu'ici il s'y était refusé parce qu'il y voyait le moyen d'établir radicalement une limite. Comme avec les drogues, « il est plus simple de ne jamais essayer que d'arrêter » pensait-il. Une fois qu'on a appris, il faut pratiquer pour ne pas perdre la main, donc il faut disposer d'un véhicule et après...

Chaque leçon prise à l'auto-école était pour lui, une heure d'observation-participante payante. En effet, il était dans la même position qu'un ethnologue qui découvre des gestes nouveaux. En réalité, il ne découvrait pas une culture qu'il n'aurait jamais imaginée auparavant : car il était né au sein de cette culture. Comme la plupart des garçons, il avait possédé des petites voitures avec lesquelles il jouait en criant « vroum, vroum », adolescent il pratiquait la course automobile dans des jeux vidéos, il se souvenait même avoir apprécié regarder des émissions de télévision telles que *Turbo* ou encore *Auto-Moto*. Ses parents l'avaient conduit à droite et à gauche, il était même parti en vacances grâce au véhicule familial.

Seulement à l'adolescence tardive, fraîchement majeur, au moment où il aurait dû, comme ses frères et sœurs et amis, passer le permis : cet ingrat avait décrété que l'automobile causait plus de nuisances qu'elle ne pourrait lui apporter de bienfaits, que son coût excédait sa valeur et qu'il était préférable de s'en passer.

Dans un premier temps, personne ne le lui reprocha explicitement. C'était un peu excentrique, mais pas véritablement faux et puis ça lui passerait pensait-on. Les années passant, il était devenu autonome et n'avait aucun problème pour se déplacer : il avait un vélo, jusqu'à ce qu'on lui le vole. Il prit alors les transports en commun. Le hasard faisant bien les choses, on lui avait volé son vélo l'année de l'ouverture du métro rennais et il habitait à moins de cent mètres d'une station, de plus en tant qu'étudiant pauvre, il bénéficiait d'un abonnement gratuit. Il travaillait à Redon en tant que surveillant dans un lycée situé à 500 mètres d'une gare. Quand il retournait voir ses parents à Lorient : il avait le choix entre le stop, le covoiturage avec des amis ou le train. Ce n'est que pour les soirées en dehors de la ville qu'il avait besoin de la voiture de ses amis et ceux-ci commençaient à râler de l'univocité de l'échange, mais ça restait très occasionnel.

Quand il rencontra sa compagne, celle-ci comprenait parfaitement sa position et trouvait cela original ou drôle. Elle n'aimait pas trop conduire et ne possédait pas de voiture. Mais quelques années plus tard, sa formation l'obligea à déménager dans un secteur beaucoup

moins bien desservi des Côtes d'Armor et ses parents lui fournirent alors leur ancien véhicule. Dès lors les choses changèrent...

Quand ses amis le conduisaient, c'était une fois l'un, une fois l'autre. Mais avec elle, la situation se répéta assez souvent pour qu'elle en ait marre, au point que chaque long trajet finisse par devenir prétexte à la discorde : « Quand est-ce que tu vas passer ton permis ? ».

Ces querelles internes au couple pouvaient aussi se traduire, avec un ton plus cordial, en prise à partie collective en présence d'amis ou de la famille : « il faut le convaincre de passer son permis ! ». Ce front des automobilistes marginalisait toujours un peu plus notre ami. Ce dernier était acculé. Parfois il avait la chance de se retrouver en présence d'un congénère partageant avec lui cette position jusqu'au-boutiste, il se sentait alors moins seul un instant, mais cela ne durait pas. De temps en temps, l'un d'eux retournait sa veste parce qu'il allait devenir papa ou par intérêt bien compris (fin de la carte 12-25²⁰). D'année en année, les effectifs avaient fondu comme neige au soleil et il ne restait plus que celles et ceux qui avaient échoué cinq fois à l'épreuve du permis ou ceux dont le conjoint acceptait d'être le chauffeur permanent.

Finalement ce qui lui était reproché était simple : non-réciprocité de l'échange, absence de prise en charge d'autrui, donc prise en charge par autrui. Autrement dit, il n'était pas un adulte accompli, compétent et autonome. Cette tare aurait été excusée si elle s'expliquait par une incapacité physique, mentale ou pécuniaire, mais ce n'était pas le cas. Les justifications restantes étaient peu nombreuses et non-excusable : soit il était égoïste, soit il était un de ses extrémistes qu'on qualifie parfois d'Ayatollah ou de Khmer vert.

A court d'arguments et bien que têtu comme un Breton, il finit par céder. Il pouvait apprendre à conduire, savoir conduire et même conduire sans pour autant cautionner, soutenir ou promouvoir ce mode de locomotion. Devenir conducteur ne ferait pas de lui un défenseur ou un chantre de l'automobile. Il pouvait être modéré et accepter le monde tel qu'il est. Un mois avant son vingt-septième anniversaire il obtînt, enfin, son permis B. Ce qui le fera conduire avec un A rouge jusqu'à la veille de ses trente ans²¹.

Ne pas l'avoir passé plus tôt lui a permis d'éprouver les difficultés que peuvent connaître les personnes qui n'ont pas accès à l'automobile. Par exemple pour se rendre à Silfiac dans la campagne morbihannaise à un colloque (sur la mobilité durable) : il a dû prendre un train jusqu'à Rennes (comme chaque jour) puis un car régional jusqu'à Pontivy, puis un autre départemental cette fois jusqu'à l'arrêt Bobèze d'où il a fait du stop (la première voiture s'est arrêtée) jusqu'au bourg de Silfiac, d'où il a ensuite parcouru les deux kilomètres restants à

²⁰ La carte 12-25 est une carte de réduction de la SNCF qui permet de voyager à moitié prix. Le jour de l'anniversaire des 27 ans, la facture est donc multipliée par deux.

²¹ Cf. annexe 2. Scan du permis de conduire obtenu le 09/07/2009.

pied (heureusement il faisait beau). Six heures de transport pour parcourir 200 kilomètres²², et sans compter qu'il était en avance, puisqu'il avait dû prévoir de larges marges de sécurité. Pour le retour, il s'est adressé à l'assemblée pour trouver un covoitureur jusqu'à Rennes.

Ne pas passer le permis plus tôt, lui a aussi rendu perceptible la pression sociale, qui, plus forte que le manque ou l'incapacité résultante de la non-motorisation, fait comprendre à celui qui n'a pas le permis qu'il est inapte ou au moins incomplet, si ce n'est incompetent. Il lui manque quelque chose et cette incomplétude est sujette soit à la moquerie, soit à la pitié.

Quand à 18 ans, le jeune majeur désire plus que tout obtenir son permis de conduire, il ne perçoit pas, ou très peu, l'importance de l'attente de l'entourage sous-jacente à cet acte anodin. À 18 ans, dans l'ordre des choses, le jeune adulte *doit* passer le bac et il *veut* passer le permis. Le premier est une formalité administrative. L'adolescent sent bien que c'est un impératif, car hormis lui donner le droit de poursuivre ses études, cela ne lui apporte rien concrètement, aucune compétence, aucun service au quotidien (à moins de considérer le bac comme un outil permettant d'emménager dans son propre logement), pas même un emploi. En revanche le permis de conduire est une opportunité. Il offre la possibilité de se déplacer loin et vite, au chaud et au sec, d'aller en boîte de nuit, de raccompagner ses amis, d'aller les chercher, de partir camper en vacances... Le gain est clairement visible et il suscite de l'attrait. En choisissant de faire quelque chose, on ne perçoit pas sa nécessité, c'est lorsqu'on s'y refuse qu'on réalise combien on y est finalement contraint.

Il est d'ailleurs saisissant de remarquer que lors de l'entretien préalable à l'inscription dans une auto-école, lors duquel le candidat est jaugé pour lui diagnostiquer un nombre d'heures d'apprentissage, la seule question qui porte sur ses motivations à passer le permis se résume à un choix entre a) « *L'apprentissage est une nécessité* » ou b) « *Réel désir d'apprendre à conduire* »²³. Répondre a) (ce qui fût notre cas bien entendu) signifie ne pas être motivé, donc qu'il faudra plus d'heures !

De cette expérience très personnelle, mais indubitablement partagée avec un fragment de la population, nous pouvons tirer deux remarques importantes. Premièrement, si vivre sans voiture est difficile, éviter de se rendre dans une auto-école l'est encore plus. Elle constitue un point de passage obligé de l'existence comme le service militaire l'était pour les hommes jusqu'à peu. Le permis n'est pas qu'une compétence qui qualifie une personne et l'autorise à circuler en voiture, c'est une institution qui tient et fait tenir la communauté. Le code de la route en est la morale. Cette institution est bien mieux implantée que l'inscription sur les listes électorales. Le droit de conduire est mieux défendu et plus utilisé que le droit de vote.

²² Avec le même itinéraire, Mappy donne 202 km et 2H43 en voiture, mais un itinéraire plus court existe pour ce mode 146 km pour 2H03 de temps de parcours.

²³ Cf. annexe 3. Formulaire de diagnostic du permis de conduire

Ne pas recourir à ce droit, c'est faillir à ses devoirs élémentaires. Deuxièmement, si l'existence indéniable d'un discours ambiant que nous pouvons qualifier d' « autophobie collective », qui condamne vigoureusement l'abus d'automobile et rêve d'un avenir radieux où le parc de véhicule serait réduit *a minima*, il ne faut pas perdre de vue que dans la vie quotidienne une personne mettant en pratique ce discours sera marginalisée et poussée à rentrer dans le rang. Comme l'écrit Eric Le Breton : « *la voiture est une norme sociale fondamentale. Ne pas en avoir, c'est s'inscrire d'emblée dans la marginalité. (...) La voiture prend son sens premier dans le registre des attributs de la normalité sociale. Ensuite, et ensuite seulement, elle prend du sens dans un registre pratique, utilitaire d'un objet permettant de se déplacer et d'accomplir diverses tâches.* »²⁴. Jean Baudrillard bien avant lui avait noté que « *Le déplacement est une nécessité, et la vitesse est un plaisir. La possession d'une automobile est bien plus encore : une espèce de brevet de citoyenneté, le permis de conduire est la lettre de créance de cette noblesse mobilière dont les quartiers sont la compression et la vitesse de pointe. Le retrait de ce permis de conduire n'est-il pas aujourd'hui une espèce d'excommunication, de castration sociale.* »²⁵. Autrement dit, quand bien même des personnes désireraient réduire leur usage et devenir abstinentes de l'automobile, ce qui va dans le sens d'une certaine éthique devenue presque banale (trier ses déchets, isoler son logement, etc...), dans les faits leur initiative sera découragée par la pression collective²⁶. C'est un peu comme une société qui bannirait à la fois l'alcoolisme et la sobriété, n'encourageant qu'à boire « avec modération », donc à rester en équilibre sur la crête, entre deux abîmes.

Néanmoins, il semble réaliste de penser que pour diminuer le kilométrage moyen par tête, favoriser ou au moins rendre possible le non-usage spontané de l'automobile constitue un moyen acceptable. C'est ce que font les villes belges qui offrent un abonnement gratuit aux automobilistes qui vendent leur véhicule et rendent leur plaque d'immatriculation Car une personne qui a choisi de ne pas apprendre à conduire ou un foyer qui décide de ne pas posséder de véhicule, modifie l'homme moyen de Quételet²⁷ non seulement dans les statistiques nationales, mais aussi sur le terrain en offrant un étalon autre que « celui-qui-abuse-plus-que-moi » pour se comparer à autrui. Il prouve par l'exemple la possibilité d'une vie sans voiture et il peut aussi produire un argumentaire dans des discussions²⁸. Sans parler de mimétisme, nous pouvons admettre qu'un voisin, un beau-frère ou un père peut se montrer plus convaincant que des milliers d'affiches, de slogans et de spots publicitaires

²⁴ Le Breton Eric, *Bouger pour s'en sortir. Mobilité quotidienne et intégration sociale*, Armand Colin, coll. « Sociétales », Paris, 2005, p.189

²⁵ Baudrillard Jean, *Le système des objets*, Gallimard, Paris, 1968, p.93

²⁶ Certains diront que cette pression résulte du différentiel normatif entre différents groupes sociaux : les groupes pro-automobilistes majoritaires exerçant une pression sur les groupuscules minoritaires. Nous pensons qu'il n'existe pas de groupe social (au sens où il serait homogène) mais seulement des regroupements et des réseaux sociaux dans lesquels tous types de normativités et d'opinions se trouvent distribués. A l'intérieur d'un couple, d'une famille ou même d'une association de jardinage biologique, nous trouverons toujours des porteurs de la norme automobile.

²⁷ Sur Adolphe Quételet et sa théorie de l'homme moyen, lire Desrosières Alain, *op. cit.*, pp. 94-104

²⁸ Il diffuse et apporte une crédibilité au discours normatif divergeant.

réunis. Ce que nous voulons dire par là, c'est que pour changer le comportement moyen d'une population, il est possible d'agir uniformément sur ses membres ou de cibler des actions à destinations des marges de sa distribution.

Le problème de la relation à l'automobile est qu'elle autorise tous les degrés d'usage et consécutivement de mépriser indifféremment celui qui va acheter son pain en voiture et celui qui n'a pas de permis ou de véhicule. Cette situation favorise la prolifération d'usagers « moyens » qui considèrent TOUS qu'ils ont un usage modéré, et que seuls « les autres » sont coupables d'abus. Cette caractéristique de l'attachement automobile le différencie clairement de la dépendance envers des drogues comme le tabac pour lequel on est soit fumeur, soit non-fumeur²⁹. Dans ce cas, il est impossible de mépriser ou valoriser simultanément l'un et l'autre. Nous aurons l'occasion plus loin de discuter de l'homologie avec les pratiques addictives, mais avant cela, nous proposons de discuter des propriétés sociales conférées par la voiture et notamment d'une de ses propriétés inhérentes : celle d'offrir du déplacement.

1.3. La possibilité d'un déplacement

L'automobilisme génère une distorsion de l'espace-temps possible et disponible. Un automobiliste se voit doté d'un outil de quasi-ubiquité qui lui permettra de penser qu'il peut être presque partout à la fois. Cet équipement l'autorise à densifier son agenda et à concevoir un programme d'action dans lequel les opérations s'enchaînent bien que leurs lieux de réalisation soient séparés par de longues distances. Cette temporalité de la course, cette capacité à vivre en mode d'alerte³⁰ est génératrice de mobilité. Elle permet de glisser des motifs de déplacement facultatifs entre deux impératifs. Elle multiplie les fenêtres de tir là où une personne sans voiture annulerait des déplacements faute de temps. De ce fait, l'automobiliste est optimiste et ambitieux : il optimise ses chances de « réussir à tout faire » et augmente son nombre de missions en conséquence. Comme l'écrivait Charbonneau : « *Par nature l'homme auto est pressé. [...] Qu'importe le but ou la raison de sa course, il veut arriver à l'instant même, ou – qui sait – avant d'être parti.* »³¹. Le fait de pouvoir aller vite rend pressé, la potentialité devenue habitude génère des impératifs.

²⁹ D'autres différences existent bien entendu, comme l'impact collectif des effets de l'automobile, alors que le tabac nuit davantage au fumeur et à son entourage qu'à la collectivité dans son ensemble. Nous soulignons seulement ici une différence de degré dans la caractérisation des usagers.

³⁰ Sur le régime d'alerte Cf. Boullier Dominique, « Les industries de l'attention : fidélisation, alerte ou immersion », *Réseaux*, vol. 2, n° 154, 2009, Paris, pp. 231-246

³¹ Le Breton Eric, *op. cit.*, p.105

Produire et offrir du mouvement

Conduire et avoir une voiture ouvrent un possible plus vaste. La voiture permet de se déplacer soi, mais aussi de déplacer autrui ou encore des objets. Conduire une voiture est donc une compétence éminemment sociale puisqu'elle peut être partagée, qu'elle rend service. « Faire le taxi » n'est pas qu'une profession, c'est un devoir parental mais aussi une bienséance, quelque chose que l'on doit à ses proches (les amener à la gare, à l'aéroport). C'est les traiter avec considération que de les prendre en charge, dans tous les sens du terme, ou au moins de le leur proposer : « je vous dépose ? ». Rappelons que la voiture est un mode de transport collectif privé, c'est un bus personnel (la vogue des monospaces le démontre) dont nous sommes le chauffeur qui décide de l'itinéraire, l'horaire et les passagers.

La motilité, définie par Kaufmann³² comme la mobilité potentielle et maximale de toute personne devrait être complétée d'une « motilité offerte », comme mobilité potentielle pour autrui. Cette motilité offerte mesurerait l'offre de déplacement qu'une personne est en mesure de fournir à une autre : ce serait en quelque sorte les offres de trajet qu'on voit sur les sites de covoiturage, plus toutes celles qui ne sont pas aussi formalisées (déposes, trajets réalisés pour le compte d'autrui)³³. De ce point de vue, la téléphonie mobile a renforcé ce pouvoir de l'automobiliste puisque ses passagers et autres donneurs d'ordres peuvent le joindre à tout instant. Celui-ci se maintient en mode alerte et peut en permanence répondre à une urgence. Il peut « être présent » sur commande express. Ses clés de voiture et son téléphone en poche, l'automobiliste se tient « prêt à partir ».

Cette potentialité d'usage de la voiture pour rejoindre nos proches le plus rapidement possible possède des accointances avec le concept d'habitèle développé par Boullier³⁴. L'automobile partage des propriétés de cette habitèle mais doit en être différenciée en tant qu'habitacle, car cette technologie qui nous relie aux autres n'est pas portable, mais « porteuse ». On ne la range pas dans un sac que l'on emmène avec soi, elle est le sac dans lequel on se range et qui nous déplace.

Notons que tout véhicule possède cette propriété, mais qu'avec une vitesse (vélo) ou une disponibilité (TC) moindre, les points accessibles en un temps t sont moins nombreux. Autrement dit, la « couverture » de la voiture est supérieure à celle de ses concurrents.

³² Kaufmann Vincent et Flamm Michael, *Famille, temps et mobilité : état de l'art et tour d'horizon des innovations*, rapport de recherche pour la CNAF et l'Institut pour la Ville en Mouvement, 2002

Kaufmann Vincent, « La motilité : une notion clé pour revisiter l'urbain ? » in Bassand M., Kaufmann V. et Joye D., *Enjeux de la sociologie urbaine*, Presses polytechniques et universitaires romandes, Lausanne, 2007, pp. 171-188

³³ Il est intéressant de noter que dans les enquêtes réalisées sur les déplacements, ces motifs sont regroupés sous l'intitulé « accompagnement » sans que l'on distingue l'accompagnateur de l'accompagné. Ce motifs est probablement minoré au regard de son importance sociale. Un chapitre sera consacré à ces enquêtes.

³⁴ Boullier Dominique, *L'urbanité Numérique. Essai sur la troisième ville en 2100*, L'Harmattan, Paris, 1999, pp. 43-45

Néanmoins rien n'interdit de penser qu'une personne pour qui l'ensemble des liens serait proche n'aurait pas besoin d'une voiture pour se connecter rapidement à ses points d'attache quotidiens. Par ailleurs, toute personne se retrouve obligée de restreindre ses contacts physiques avec les membres de son réseau social situés en dehors de son territoire de couverture dans un délai raisonnable avec les moyens de locomotion à sa disposition. Avec ou sans voiture, le domaine couvert ne reste qu'une part limitée de la planète. Seules les technologies d'information et de communication constituent de véritables simulations d'ubiquité totale.

1.4. L'auto est-elle une bulle ?

L'habitacle d'un véhicule constitue un contenant que l'on referme sur soi. Comme l'habit et l'habitat, l'humain habite l'habitacle³⁵. Il le vit de l'intérieur. Associée au fait que le véhicule possède souvent un conducteur unique (son propriétaire le plus souvent), cette observation a plusieurs conséquences. La première est que l'espace intérieur de la voiture est personnel et personnalisable : réglages, décoration, sonorité, température, odeur, rangement et stockage d'objets utilitaires. À chaque déplacement en voiture, le conducteur s'installe chez lui et retrouve une part de lui-même.

La seconde est qu'à la différence d'un bus, l'habitacle de la voiture est un espace privé qui permet de traverser l'espace public tout en restant assis dans son domaine personnel. Cette caractéristique permet à l'automobiliste de maîtriser ses interactions sociales, puisqu'il décide qui partagera son habitacle ou non. Ainsi toute intrusion est empêchée. De nombreux auteurs critiques ont présenté cette mise à distance d'autrui comme un effet néfaste de l'automobile (et de la modernité) : l'atomisation, sans prendre en considération que cet effet d'évitement était probablement recherché. Vivre dans la grande ville implique cette recherche de l'anonymat. L'impossible surgissement de l'altérité dans l'espace privatif de l'auto en fait un des rares lieux de l'intimité et du proche où tout comportement est permis, où l'exigence maniérée de la politesse, décrite par Elias³⁶, s'estompe enfin. Sans avoir nécessairement à recourir aux vitres teintées (équivalent des lunettes de soleil pour les voitures), les occupants se sentent seuls. Ils peuvent chanter, fumer, manger, se gratter, sans éprouver la moindre gêne. Elle réside peut-être là, la véritable liberté conférée par l'auto.

³⁵ Sur la relation entre l'habit et l'habitat : Gagnepain Jean, *Leçons d'introduction à la théorie de la médiation*, Peeters, Louvain, 1994

Urry John, « Inhabiting the car » in *Against automobility*, Böhm et al., Blackwell Publishing, Oxford, 2006, pp 17-31

³⁶ Elias Norbert, *La civilisation des mœurs*, Pocket, Paris, 1974 (édition originale 1939)

La bulle automobile

L'habitacle est un abri climatique, mais aussi et surtout un puissant isolant social, il protège du regard et des oreilles de l'étranger. En prime il permet la fuite, c'est une issue de secours que l'on emmène avec soi³⁷. En plus de constituer une cage de Faraday pour se protéger de la foudre comme de la pluie, du froid ou de la chaleur si elle est climatisée, l'automobile constitue une bulle d'anonymat. C'est un voile intégral autorisé sur l'espace public, une burqa à grande vitesse pourrait-on dire avec quelque peu d'ironie³⁸.

Le terme de bulle, employé par Sloterdijk³⁹, renvoie à une sphère primordiale dont l'archétype est la relation du fœtus au placenta à l'intérieur de l'utérus, première bulle habitée par l'homme. Le philosophe allemand pose l'hypothèse que tout humain recherche des tenant-lieu à ce confort placentaire originel. Il est aisé de trouver quelques similitudes entre l'habitacle d'une voiture et le cocon maternel. La différence principale résidant dans le fait que l'habitacle peut accueillir d'autres personnes et ne constitue pas un « petit monde » aussi exclusif que l'utérus : plus qu'un couple peut y prendre place. Mais l'automobile est une bulle en ce sens qu'elle est un intérieur confortable, un milieu agréable et réconfortant dans lequel on s'immerge et se retrouve. Ce milieu est contrôlé et confiné, et en cela il constitue un espace vivable et un climat habitable. S'il n'est pas climatisé au sens propre, il l'est au sens figuré c'est-à-dire chauffé, ventilé, imperméable et (in)sonorisé. Ce monde clos est un entre-soi, un antre à soi, une coquille à habiter, une atmosphère protectrice. C'est pourquoi, peu importe la mortalité et l'accidentologie de la route, la voiture conserve une impression de sécurité, le sentiment que « rien ne peut nous arriver » à l'intérieur (agression, vol, regard inquiétant, contamination, attentat). Les airbags ont renforcé cette idée de cocon rembourré dans lequel les chocs sont amortis. Cette propriété de la bulle, l'immunité qu'elle confère, oppose clairement tous les autres moyens de transports à l'automobile. À pied, dans un bus ou sur un deux-roues (ou même un quad), c'est-à-dire hors d'un habitacle, la personne se sent nue et fragile.

La combinaison des caractéristiques de bulle et d'habitacle fait de l'automobile un objet hybride qui permet de voyager tout en restant chez soi, de sortir en se maintenant à l'intérieur, ce qu'avait très bien observé Charbonneau : « *L'hommauto n'a qu'un rêve : partir, mais sans sortir de chez lui.* »⁴⁰ et « *L'homme qui veut du mouvement sans bouger s'en va vite ailleurs découvrir*

³⁷ Sur le besoin de fuir : Laborit Henri, *L'éloge de la fuite*, Gallimard, Paris, 1985. Ce parallèle nous a été inspiré par un ami qui, lors d'une virée collective, préférera toujours prendre sa voiture afin de pouvoir décider de l'heure à laquelle il rentrera.

³⁸ Avec des vitres teintées les occupants du véhicule sont masqués, mais tant que les plaques sont visibles, il n'y a pas délit. Un visage masqué serait-il acceptable dans l'espace public si un autre identifiant était visible sur le vêtement ?

³⁹ Sloterdijk Peter, *Sphères tome 1 : bulles*, Hachette, Paris, 2003, édition originale, 1998

⁴⁰ *ibid*, p.79

qu'il n'a pas quitté sa place. »⁴¹ mais aussi « À cent à l'heure, l'auto c'est l'illusion de l'immobilité et de l'abri; pour le nomade moderne un ersatz de patrie. Il peut s'éloigner, il reste à sa place. Terrorisé par la vitesse, angoissé par l'espace, l'hommauto se constitue en point fixe. Il se replie dans sa coquille qui devient le havre dont il ne peut démarrer ; tandis que l'auto elle-même ne sort pas de cette rampe d'asphalte au bout de laquelle rutille immuablement l'inévitable station-service. Le froid, la pluie, le choc ou l'inattendu, ce gîte de tôle nous en protège, et nous en sortons de moins en moins ; s'il nous arrive de le faire nous restons à portée du bunker où nous pouvons toujours nous replier. [...] Qu'il fait si bon écouter la radio, assis dans son fauteuil dans la tiède promiscuité du foyer. »⁴²

Lors d'une conférence, Sloterdijk a pointé un aspect implicite de sa théorie des sphères qui dialogue à merveille avec notre problématique : « Ma démarche consiste à la rigueur dans un essai d'élargir la notion du champ culturel pour renverser la relation entre sphère et environnement. Parce que si vous acceptez la définition de la sphère ou de l'intériorité comme je la propose, il est bien évident que l'homme ne sera jamais capable de « protéger », comme les écologistes nous le proposent aujourd'hui... de protéger l'environnement parce que l'environnement c'est précisément l'espace que l'on a laissé dehors, qu'on n'habite pas. Et à vrai dire il s'agit de la question : « comment faire entrer ce que l'on a appelé l'environnement jusqu'alors... comment faire entrer cet espace dans l'espace élargi de notre communauté ? Donc, comment inviter la nature à s'asseoir à la table de l'homme et de devenir un membre de la communauté ? Donc il faut « dé-environnementaliser » nos idées. Il faut laisser tomber le concept d'environnement parce qu'il est en soi contre-productif et il ne pourra jamais être le fondement d'une politique verte qui est sans aucun doute, le grand sujet du XXI^e siècle. Donc il faut repenser aussi l'espace habitable d'une politique sans frontière et il faut repenser toute cette question qui se cache chez moi derrière la formule de la « sphère sans paroi » ou de la « ville sans mur » qui est d'ailleurs aussi une métaphore adéquate à mon avis pour ce qui se passe aujourd'hui en Europe, qui a résolument dépassé l'âge des nationalismes néfastes. »⁴³. Se détacher de l'automobile pour préserver l'environnement semble contre-intuitif, puisque si l'automobiliste est entré dans cette bulle, c'était, entre autres, pour éviter et se protéger de cet environnement.

Automobile et régime du proche

Cette intimité qui règne dans l'habitacle de notre voiture converge avec le régime d'engagement que Thévenot⁴⁴ qualifie de « régime du proche ». Dans le premier chapitre de son livre, l'auteur nous montre à travers un récit romancé et réaliste une scène de vie se déroulant dans un TGV et au cours de laquelle les trois régimes d'engagement (le proche, le

⁴¹ ibid, p.80

⁴² ibid, pp.85-86

⁴³ Cette conférence de l'UTLS est visionnable à l'URL suivante http://www.canal-u.tv/producteurs/universite_de_tous_les_savoirs/dossier_programmes/les_conferences_de_l_annee_2000/reflexions_sur_la_croyance_et_les_convictions/finitude_et_ouverture_vers_une_ethique_de_l_espace_sur_les_fondements_de_la_societe 62'35, consultée le 8/10/2010

⁴⁴ Thévenot Laurent, *L'action au pluriel. Sociologie des régimes d'engagement*, La Découverte, Paris, 2006

plan et la justification) entrent alternativement en scène et permettent de comprendre le mode d'action des personnages impliqués. Ce faisant, Thévenot montre et insiste sur l'absence de substance des régimes d'engagement qui ne sont jamais donnés d'avance par les acteurs, ni même par les lieux ou les objets en présence : il est possible de s'aménager une niche d'intimité *même* dans un TGV.

Nous ne souhaitons pas nous opposer à l'ambivalence potentielle des situations et des objets qu'implique cette démarche théorique, ce qui finirait par en trahir la signification, mais nous pensons néanmoins que certaines configurations et certains objets sont plus propices à l'actualisation d'un régime que d'un autre. Certes une maison n'est pas foncièrement familière, il faut l'aménager, la décorer, la rendre chaleureuse, y prendre ses marques, voire y imprégner son odeur avant qu'elle ne le devienne. Cependant, elle semble plus propice à la familiarité que d'autres espaces, trop ouverts ou trop fermés. Sans mur et sans toit, on se sent moins chez soi. Sans porte et sans fenêtre on se sent captif et enfermé dans une cellule close.

Certains objets sont plus faciles à adopter et à plier à nos exigences. Ils sont plus aisément domesticables et appropriables. Être propriétaire donne plus de droits sur l'objet que d'en être locataire ou encore emprunteur. Le rapport de propriété semble donc plus propice au régime de familiarité, bien qu'il ne soit une condition ni nécessaire ni suffisante pour qu'un tel régime s'actualise. Dans ce sens, et pour revenir aux transports, il nous faut comprendre pourquoi on s'entiche et on s'attache plus facilement à une voiture qu'à un métro. Pourquoi dit-on qu'on prend sa voiture, alors qu'on ne prend que *le* métro ou *le* train ou encore *le* bus ?

Cette tendance d'un régime d'engagement à correspondre à un mode de transport plutôt qu'à un autre n'interdit pas les exceptions, ce qui relativise notre propos. Une personne qui prend la même ligne de bus ou de train régulièrement, pourra se familiariser avec elle et finira par parler de *son* bus ou de *sa* ligne. Elle en connaîtra le chauffeur et les passagers habituels, les horaires, le matériel roulant... Peut-être même qu'elle aura sa place préférée, pour tel détail ou commodité perceptible d'elle seule.

Toujours est-il que, pour nous, les transports collectifs sont intrinsèquement moins orientés vers le régime de familiarité que peuvent l'être l'automobile ou le vélo. Ils sont moins attachants parce qu'en pratique moins manipulables, malléables, modulables, personnalisables et ajustables à soi. Trop souvent les transports collectifs ont vocation à transporter, non au niveau des émotions, mais seulement sur un plan physique⁴⁵. Ils sont

⁴⁵ Une rubrique de l'émission franco-allemande Karambolage, relevait une divergence de sens pour le mot transport dans les deux langues. Chez nos voisins germaniques, « transport » s'utilise pour le fret et la logistique, c'est-à-dire pour les marchandises alors que l'emploi de *Verkehr* est réservé aux personnes. Parler de « transport » pour des humains, c'est évoquer les trains vers les camps de la mort. Mais le transport collectif est basé sur un modèle aussi anonyme et logistique que

une fonction utilitaire planifiée à laquelle il faut se coordonner en s'organisant et en planifiant à son tour (consulter le plan et les horaires). Le voyageur pourra certes réussir à se familiariser avec le mobilier intérieur du véhicule et s'aménager un moment de confort pendant le trajet⁴⁶, comme le montre Thévenot, il n'en demeure pas moins que l'ensemble du déplacement sera probablement passé par des étapes de planification plus impératives qu'elles ne l'auraient été avec un mode individuel.

Avec une voiture, pendant qu'il réfléchit au lieu qui l'appelle, l'automobiliste cherche ses clés en se dirigeant vers son véhicule. Pendant qu'il met le contact, il réfléchit à son itinéraire. Si le déplacement n'a pas été aussi spontané, il aura peut-être préalablement fait une estimation rapide du temps nécessaire pour se rendre au lieu de son rendez-vous, en imaginant l'itinéraire le plus court. Mais c'est tout. Aujourd'hui avec Mappy ou ViaMichelin, il peut éventuellement planifier son trajet sur internet, mais ce n'est le cas que de trajets spécifiques et rares.⁴⁷

Les sites web des réseaux de TC permettent de réaliser ce plan depuis chez soi, ce qui est un progrès car auparavant il aurait fallu se rendre à l'arrêt de bus pour consulter les horaires au préalable. Dans son guide pour arrêter d'utiliser une automobile, Chris Balish⁴⁸ conseille à celui qui souhaite se rendre à son travail par un autre moyen de réaliser un « trajet à blanc », un repérage, afin d'évaluer *in situ* le temps de parcours et éviter la déconvenue d'un retard important dès le premier jour. Si ce n'est pas de la planification, qu'est ce donc ?

Là où un déplacement en voiture ne va nécessiter qu'une vague appréciation des distances et des durées, un déplacement en TC va exiger une planification plus ou moins poussée selon sa complexité et une ponctualité non-négociable. Prenons un exemple simple, mon impératif se présente ainsi : « je dois être à 9H00 à mon bureau ». Je sais qu'une gare SNCF se situe à environ dix minutes à pied de mon domicile⁴⁹ et que mon lieu de travail fait face à une station de métro, sur une ligne qui passe par la gare. Je saisis les horaires du train, en estimant qu'il me faut environ cinq minutes entre la gare et mon bureau (deux stations et cinquante mètres à pied). Un train arrive à 8H45. J'aurais préféré 55, mais mieux vaut dix minutes d'avance que de retard et ça laisse une marge de sécurité pour les retards légendaires des trains. De toutes manières, c'est 8H45 ou 10H20, donc le choix est vite fait.

celui des marchandises qui empruntent un tronçon commun avant d'être dispatchés vers des destinations différentes ignorées du transporteur. D'où le double sens de transport de masse(s) et l'image repoussante de « la bétailière ».

⁴⁶ Peut-être ce trajet se transformera-t-il en voyage, avec tout ce qu'il a de dépaysant et de stimulant pour l'imagination. Cet aspect rentre radicalement en opposition avec le trajet répétitif du *commuter*.

⁴⁷ A ce sujet, de nombreux automobilistes apprécient le confort de déléguer à un GPS l'impératif de planification qu'impose tout déplacement.

⁴⁸ Balish Chris, *How to live well without owning a car*, Ten Speed Press, Berkeley, California, 2006

⁴⁹ Il faut préciser que mon domicile se situe à cette distance d'une gare ferroviaire parce que le besoin de l'utiliser faisait partie intégrante du cahier des charges qui a conduit au choix de l'appartement. La planification a donc débuté bien plus tôt pour le non automobiliste.

En conséquence, je me dois d'être à la gare de ma commune à 8H05 et comme j'ai peur de le rater (et d'arriver avec une heure et demi de retard), je pars de chez moi un quart d'heure plus tôt.

Si j'avais voulu y aller en voiture, j'aurai estimé la durée du parcours à cinquante-cinq minutes et j'aurai éventuellement ajouté cinq minutes de marge pour la première fois⁵⁰.

La différence en temps de parcours n'est pas si grande. Avec le train, c'est une heure, avec la voiture c'est quarante-cinq minutes. Mais ce qui change, c'est que dans un cas je m'ajuste à une organisation collective qui me dépasse, alors que dans l'autre j'ajuste mon organisation personnelle du temps avec l'aide de mon auto. Dans un cas je planifie rationnellement, dans l'autre, je compte sur ma fidèle alliée. De plus, avec les TC je prévois des marges d'erreurs beaucoup plus grandes, car l'erreur serait coûteuse, le train ne m'attendra pas. En voiture, le temps est négocié et je pourrais accélérer pour compenser mon estimation optimiste du temps de parcours, bien que je sache pertinemment que le gain de temps réalisable est dérisoire.

Cette petite mise en situation personnelle n'a pas vocation ni prétention à être généralisée à l'ensemble des situations possibles dont les paramètres sont nombreux (localisation, condition de circulation et de stationnement, habitudes, préférences, prix). Elle illustre seulement les termes dans lesquels se résume un choix modal rationalisé sur un plan temporel et organisationnel. Les transports en commun vont de paire avec l'usage du plan, alors que les modes individuels s'affranchissent de cette coordination et favorisent un régime du proche.

Pour résumer ce qui a été dit jusqu'ici, nous pourrions affirmer que l'automobile est plus qu'une bulle, c'est un habitacle. Ce régime du proche auquel s'ajuste à merveille l'automobile, démontre que son espace intérieur est plus qu'un simple refuge sécurisé dans lequel nous logerions provisoirement comme dans une chambre d'hôtel, qui implique une réservation préalable et un départ ultérieur. C'est un lieu purement habitable, dans lequel la personne se déploie dans toutes ses largeurs. Elle y étale ses effets personnels, y imprègne une odeur, sans avoir à envisager un départ imminent. L'habitacle est un habitat familial, non un logement, c'est un vêtement et non un simple morceau de tissu pour reprendre l'image employée par Gagnepain⁵¹.

⁵⁰ Parce que la localisation de mon lieu d'activité ne pose pas de problème aigu de stationnement ou de congestion. Il est vrai que sous ces contraintes l'organisation d'un déplacement en voiture exigerait des marges de sécurité plus importantes.

⁵¹ Gagnepain Jean, 1994, *op. cit.*

1.5 Conduite et pouvoir : le prestige de l'automobile

L'automobile a su conserver de ses origines luxueuses, le statut d'attribut du pouvoir. La « voiture de ministre » ou la « DS présidentielle » en sont des expressions bien connues.

Conduire est un pouvoir en soi et confère une prise sur l'espace-temps, mais c'est aussi une preuve de pouvoir. Le verbe conduire possède une proxémie lexicale élevée avec régenter, gouverner, décider ou commander⁵². Le conducteur doit être maître de son véhicule et il est responsable de l'ensemble de ses occupants. L'aménagement intérieur du véhicule en atteste de manière stéréotypée : le père de famille prend le volant, sa femme se retrouve copilote, et les enfants patientent sur la banquette arrière⁵³. Au delà de cette virilité inhérente au conducteur, il faut remarquer que le summum du pouvoir se traduit par la délégation de la conduite à un chauffeur. Le plus puissant n'ayant pas besoin de faire la preuve de sa force par la conduite.

Luc Boltanski a admirablement décrit dans deux articles⁵⁴ le jeu d'étiquetage réciproque des automobilistes entre eux, se jugeant réciproquement à leur conduite (leur allure) et à leur véhicule. Ainsi la pyramide sociale se traduit peu ou prou par la valeur marchande de la voiture détenue et l'échelle sociale se retrouve dans le panel des marques, des gammes de véhicules et la puissance de leurs motorisations. Il est attendu d'une allemande puissante ou d'une sportive italienne qu'elle roule plus vite qu'une petite française et qu'elle appartienne à un type de conducteur particulier. Ces stéréotypes de classe sont facilement projetables sur cette enveloppe extérieure et permettent de se travestir, de se faire passer pour ce que l'on n'est pas. Cet investissement identitaire dans la carrosserie illustre à merveille la distinction bourdieusienne bien que dans son grand livre, l'auteur n'ait accordé qu'une place extrêmement marginale aux goûts pour les voitures⁵⁵. Boltanski dans ses deux articles venait donc peut-être occuper cette place laissée vacante.

Si la régularité statistique des correspondances entre marques de voitures et revenus de son propriétaire reste incontestable et témoigne de la capacité à payer, il est aussi remarquable

⁵² Cf. annexe 4. et voir l'excellent site du Centre National de Ressource Textuelles et Lexicales <http://www.cnrtl.fr/portail/> consulté le 29/09/2009

⁵³ En soulignant ce stéréotype de genre, nous n'affirmons pas que les femmes ne conduisent pas, nous rappelons seulement l'histoire sociale de l'objet, dont l'affiche de propagande en faveur du new deal « *World's highest standard of living. There's no way like the american way* » serait une bonne illustration. On peut y voir la famille américaine au complet dans sa voiture.

⁵⁴ Boltanski Luc, « Les usages sociaux de l'automobile : concurrence pour l'espace et accidents » in *Actes de la recherche en sciences sociales*, vol. 1, n°2, 1975, pp.25-49.

Boltanski Luc, « L'encombrement et la maîtrise des « biens sans-maître » » in *Actes de la recherche en sciences sociales*, vol. 2, n°1, 1976, pp.102-109.

⁵⁵ Bourdieu Pierre, *La distinction. Critique sociale du jugement*, Les éditions de Minuit, Paris, 1979.

de constater le surinvestissement de certains ménages modestes et le sous-investissement de ménages aisés. Ce phénomène que nous qualifions de travestissement avec ironie, atteste une certaine compensation, de la part d'ouvriers comblés de bonheur de conduire une Mercedes et symétriquement d'un détachement certain de la part de ménages aisés et fiers de ne conduire qu'un petit véhicule, voire de ne pas en détenir⁵⁶. Sur la première forme de ce phénomène, Le Breton mentionne une forme extrême de surinvestissement : « *pouvoir montrer par la fenêtre sa voiture sur le parking, c'est dire que malgré tout, on est comme tout le monde – quitte à oublier que la voiture ne peut plus rouler depuis six mois.* »⁵⁷. Au-delà de l'investissement absurde dans un véhicule qui ne roule plus, nous pensons que tous les degrés de surinvestissement sont envisageables.

Sur le phénomène symétrique, nous le rejoignons complètement : « *La « distinction sociale », au sens de Pierre Bourdieu, consiste justement aujourd'hui pour certains groupes sociaux favorisés à **ne plus avoir de voiture.*** »⁵⁸. Dans sa thèse, Stéphanie Vincent présente ce phénomène comme une hypothèse, attribuée à Orfeuil et contestée par Flamm, qu'elle tend à soutenir mais qui devrait être, selon elle, mieux renseignée. À cette fin, nous pouvons évoquer un article⁵⁹ qui rapporte une statistique intéressante donnant l'évolution 1980–2007 des taux de motorisation comparés des cadres supérieurs (et professions libérales) et des ouvriers. Les premiers se démotorisaient passant de 93,6% à 84,7% pendant que les seconds poursuivaient leur motorisation : de 80,4% à 89,9%. Ces évolutions sont plus que significatives, nous pourrions même y voir un changement majeur, un véritable retournement de situation vis-à-vis de celle de départ décrite par Boltanski.

En abordant ce thème de l'investissement identitaire dans le véhicule, nous nous devons de l'actualiser et de le focaliser sur l'automobile de l'élite : celle qui reste hors de prix pour le prolétaire même s'il surinvestit dans son véhicule. Nous devons remarquer que la voiture « bourgeoise » pour reprendre la terminologie de Boltanski prend désormais deux directions contradictoires. La première est celle de la voiture « verte » : c'est à dire la voiture hybride, dont le parangon est la Prius de Toyota, ou la voiture sobre : telle que la Smart ou l'Austin mini (mais aussi la fiat 500 et la Toyota IQ). D'un autre côté on observe l'extrême inverse, que nous pourrions qualifier de poursuite de la puissance : 4X4, Hummer, etc... Dans le choix du véhicule, pour ceux qui ont les moyens de leur choix, s'exprime donc une certaine radicalité. Est-ce la banalité de la voiture qui oblige à chercher dans les extrêmes des

⁵⁶ Finalement, ces exceptions ne font que confirmer la règle en tentant de la nier. En s'opposant au stéréotype elles ne font paradoxalement que le répéter négativement comme l'avait bien compris Tarde. Cf. Tarde Gabriel, *Les lois de l'imitation*, Les empêcheurs de penser en rond, 2001, Paris (1ère édition 1890)

⁵⁷ Le Breton Eric, *op. cit.*, p.55

⁵⁸ *Ibid*, p.88

⁵⁹ Chevalier Marc, « Automobile : la fin du rêve », *Alternatives Economiques*, n°279, avril 2009, pages inconnues, disponible en ligne : http://www.alternatives-economiques.fr/automobile---la-fin-du-reve_fr_art_831_42613.html consulté le 05/10/2009. La statistique évoquée mentionne pour source INSEE, SOFRES, CCFA, ce qui fait penser à l'étude permanente « parc auto ».

véhicules objets de distinction ? C'est possible. Il est également permis de penser que c'est une véritable prise de position publique que prennent les décomplexés du 4X4 affirmant ainsi en creux que leur « mode de vie n'est pas négociable »⁶⁰, mais aussi de la part des « éco-conducteurs » qui font la démonstration d'un engagement écologique en optant pour des micro-voitures ou des motorisations plus propres, mais hors de prix. Dans un cas comme dans l'autre, le véhicule dit quelque chose de son propriétaire et vue la radicalité et la visibilité de ces véhicules, nous sommes en droit de penser que le propriétaire sait l'image qu'il donne de lui. Ces véhicules réalisent une plus-value identitaire et leur coût permet de qualifier leur achat de dépense ostentatoire : dans l'achat d'un véhicule pour se déplacer, il y a aussi l'affirmation d'un positionnement.

L'imitation du plus prestigieux

Si Tarde avait vécu plus tard ou s'il avait fait école comme Durkheim, auquel il s'opposait théoriquement⁶¹, nous pouvons penser qu'un sociologue aurait su analyser la diffusion de l'automobile et la motorisation des sociétés en train de se faire, car pour Tarde c'est le rôle de la psychologie sociale que d'observer comment se propage une telle invention. Ses observations, bien qu'antérieures au phénomène lui sont d'ailleurs aisément transférables : c'est en effet par le prestige conféré à l'automobile, en tant qu'objet de luxe que celle-ci a été rendue attrayante, enviée, désirée et que son adoption a été par la suite largement imitée⁶².

Selon Tarde, ce qui se diffuse socialement, le rayonnement imitatif, se compose avant tout de désirs et de croyances. Ce qui explique la diffusion technique est l'envie et non le besoin. Ce qui l'illustre le plus parfaitement est que le superflu et le luxe ((les techniques d'arts, les modes, les drogues : thé, café, cacao, tabac) se propagent plus rapidement que les inventions utilitaires.

Le meilleur exemple qu'en donne Tarde est le suivant : après avoir observé à travers un exemple on ne peut plus biologique, le taux de natalité, que celui-ci était aussi éminemment social (désir de progéniture qui explique les fluctuations de la natalité). Il écrit :

« Nous pouvons sans crainte généraliser cette observation. Puisqu'elle s'est trouvée applicable à un besoin aussi primitif en apparence que celui de paternité, avec quelle facilité plus grande s'appliquerait-elle encore aux besoins dits de luxe (tous consécutifs d'une découverte, c'est clair), par exemple au besoin de locomotion à vapeur. Celui-ci, comprimé au début par la crainte des accidents

⁶⁰ Cette prise de position s'inscrit dans la lignée de celle de George Bush père au sommet de la Terre à Rio en 1992

⁶¹ A ce sujet voir la reconstitution d'un débat entre les deux sociologues sur le site de Bruno Latour : http://www.bruno-latour.fr/expositions/debat_tarde_durkheim.html, consulté le 8/01/2010

⁶² Flink James, *Car culture*, MIT Press, Cambridge, Mass., 1976

Sachs Wolfgang, *For love of the automobile. Looking back into the history of our desires*, University of California Press, Berkeley, 1992, édition originale 1984

McShane Clay, *Down the Asphalt Path : The Automobile and the American City*, Columbia University Press, New York, 1994

et l'habitude de la vie sédentaire, n'a pas tardé à se déployer triomphalement jusqu'à nos jours où il se trouve en face d'autres adversaires plus redoutables, en partie formés ou alimentés par lui, je veux dire le besoin de ces mille satisfactions variées de la vie civilisée aux dépens desquelles le plaisir de voyager ne saurait croître indéfiniment. »⁶³

Les inventeurs de la locomotive, du vélo, puis de l'automobile ont su démultiplier le désir de mobilité, qui de superflu va devenir un besoin vital, ou du moins social. Quand Tarde écrit ces lignes en 1890, l'automobile est en gestation. S'il avait écrit son livre dix ou vingt ans plus tard, il aurait probablement remplacé l'exemple de la locomotive par celui de l'auto.

Duel logique et fin de la motorisation

L'évocation de Tarde nous oblige à un petit détour, une digression fort utile. La motorisation étant un phénomène achevé dans les pays industrialisés, puisque la quasi-totalité des ménages en sont équipée et même multi-équipée, nous observons avec Tarde qu'il existe bien une limite à tout essor :

« Non seulement tout besoin social, mais toute croyance nouvelle traverse, en se propageant, les trois phases ci-dessus décrites, [diffusion lente, puis rapide, puis lente de nouveau⁶⁴] avant d'atteindre le repos final. En résumé donc, croyance ou besoin, toujours il lui faut d'abord, à ce germe social, se faire jour péniblement à travers un réseau d'habitudes et de croyances contraires, puis, cet obstacle écarté, se répandre après sa victoire, jusqu'à ce que de nouveaux ennemis, suscités par son triomphe, viennent obstruer sa marche et opposer une frontière infranchissable à son débordement. »⁶⁵

« Lent progrès au début, progrès rapide et uniformément accéléré au milieu, enfin ralentissement croissant de ce progrès jusqu'à ce qu'il s'arrête : tels sont les trois âges de tous ces véritables êtres sociaux que j'appelle inventions ou découvertes. [...] Tous ces besoins-là s'arrêteront [...] Il vient un moment, en effet, où un besoin acquis, à force de croître, en vient à braver même des besoins innés parmi lesquels il en est toujours de plus forts que lui. »⁶⁶

Pour Tarde, la sociologie et l'histoire doivent s'intéresser particulièrement à ce moment de diffusion intense et le déclin, si déclin il y a, ne s'explique que par l'essor d'inventions ou d'idées concurrentes et contradictoires. Transposé au cas de l'automobile, ce sont les nécessités de circuler (congestion) de respirer (pollution de l'air), de s'alimenter (agrocarburant) et même de survivre (réchauffement climatique) qui viennent assigner une

⁶³ Tarde Gabriel, op. cit., pp. 183-184

⁶⁴ Tarde avait découvert la courbe en S de Rogers avant ce dernier. Pour une discussion des concepts de Rogers voir Boullier Dominique, « Du bon usage d'une critique du diffusionnisme : discussion-prétexte des concepts de Everett M. Rogers », *Réseaux*, vol. 7, n° 36, 1989, pp. 31-51

⁶⁵ Tarde Gabriel, op. cit., p.185

⁶⁶ Ibid, p.186-187

limite supérieure à l'automobilisation du monde et au succès phénoménal de cette invention. Mais aussi des technologies, pas nécessairement concurrentes, qui au départ ne faisaient que s'ajouter, et finissent par se substituer au désir d'automobile⁶⁷ car le budget ne croît pas aussi vite que les désirs. Ainsi l'électronique et les Technologies de l'Information et la Communication prennent des parts croissantes dans les dépenses des ménages et concurrencent des postes budgétaires tels que l'alimentation, le vêtement ou le transport⁶⁸.

Lorsqu'une nouvelle configuration socio-technique perturbe la position acquise par une technique, par exemple lorsque la motorisation des déplacements est contestée dans l'opinion par le réchauffement menaçant de l'atmosphère, elle ne peut plus s'ajouter simplement (ce que Tarde nomme « l'accouplement logique », autrement dit la simple adoption de l'invention et sa prolifération). Des arbitrages deviennent alors nécessaires, c'est A ou B et non A et B. Il faut alors laisser la place au « duel logique » (c'est-à-dire substituer, réduire le nombre des êtres en présence, purifier). Mais comme le dit Tarde : « *Seulement, il est bien plus facile de progresser dans la voie des acquisitions et des enrichissements toujours possibles, que dans la voie des remplacements et des sacrifices toujours nécessaires.* »⁶⁹.

Pour reprendre au regard de ces éléments la conversation entamée plus haut, la sociologie ayant raté l'observation du phénomène de motorisation (que Boltanski qualifiait de « translation » et qui était quasiment achevé lorsqu'il la commentait), elle peut reprendre la main pour analyser la dé-motorisation, c'est-à-dire le moment à partir duquel l'automobile ne peut plus faire que s'ajouter purement et simplement à un environnement socio-technique inchangé mais oblige à des duels logiques. La prolifération touche à sa fin et nous voici à l'heure des choix : la voiture ou l'air, le carburant ou la nourriture, la vitesse ou la durée. La science du trafic, opérationnelle à souhait était idéalement adaptée à (car conçue pour) la motorisation qu'elle organisait et gérait savamment, en revanche elle est totalement démunie pour comprendre et organiser la démotorisation qui pose des questions éthiques, morales, sociales et politiques. La sociologie pourrait donc apporter son outillage et son savoir-faire afin de comprendre et organiser les duels logiques et le débat public indispensables aux remplacements et sacrifices toujours nécessaires. C'est avant tout en cela que l'automobile traverse une crise durable, bien plus que par son mode de production, sa technique ou son modèle économique. L'automobile n'est plus le désir principal qui anime les esprits⁷⁰, la

⁶⁷ Par exemple, la télévision avec le cinéma, internet avec la presse ou la vente de produits en ligne, la téléphonie ou la visioconférence qui permettent de remplacer en partie des déplacements. Nous précisons bien en partie, car dans les faits il a été observé que ces usages tendent à se cumuler plus qu'à se substituer. Toutefois, les trente euros de la connexion internet et la somme équivalente allouée au forfait de téléphonie mobile sont autant d'euros qui ne seront plus disponibles pour d'autres postes budgétaires.

⁶⁸ La santé, le logement, l'eau et l'énergie n'ayant cessé de s'élever dans le même temps Cf. annexe 5. Part relative des postes de consommation dans le budget des ménages de 1959 à 2008.

⁶⁹ Tarde Gabriel, *op. cit.*, p.240

⁷⁰ Cette affirmation converge avec les travaux menés par François Bellanger au sein de Transit City. Au cours d'une rencontre intitulée « Pourquoi la voiture a-t-elle aussi peu changé en 50 ans ? » (le 30/11/2007), il décrivait une génération qui ne rêvait

croyance en la « route vers la prospérité⁷¹ » compte de moins en moins d'adeptes. Mais les automobilistes restent fermement attachés, malgré tout.

Dirigeants politiques et automobile

En prenant pour hypothèse que les innovations se diffusent verticalement des classes dirigeantes vers les classes laborieuses selon une imitation du plus prestigieux, hypothèse partagée par Bourdieu et Tarde, nous devons impérativement nous focaliser sur les classes dirigeantes et en premier lieu les plus visibles d'entre elles : les élus du peuple. La voiture de ministre avec chauffeur n'est pas qu'une image, c'est un fait social institué. Lorsqu'ils appellent leurs administrés à moins prendre leur voiture, nos gouvernants ne sont pas crédibles car il leur est reproché de parler depuis la banquette en cuir de leur C6 (en France).

Plusieurs exemples sont disponibles pour illustrer cela : le plus célèbre de l'actualité récente étant probablement le propos de M^{me} Lagarde, Ministre de l'économie, appelant ses concitoyens à pédaler pour économiser le pétrole dont le prix flambait alors et ainsi épargner leur pouvoir d'achat dont l'érosion lui était reprochée. Son propos, si on le lit avec attention⁷², relevait du bon sens et était plutôt dans l'air du temps. Nous pouvons le résumer ainsi : « si les Français n'ont plus les moyens de circuler en voiture, qu'ils le fassent en vélo ou à pied pour les courts trajets ». Mais sa réplique eut l'écho du légendaire « Qu'ils mangent de la brioche » de Marie-Antoinette. Tout le monde avait le droit de le penser, mais elle, n'avait pas le droit de le dire.

Dans la même veine, lors des discussions autour de leur projet de péage urbain que nous analyserons plus loin en détail (au 3.3.3.), les élus de Manchester furent accusés, à raison, de se rendre en voiture même à leurs réunions consacrées à ce dossier. Le reproche était clair : « faites ce que je dis, pas ce que je fais ! ». Cette critique pose la question de l'exemplarité et de la crédibilité des élus. Pour se faire élire, nos représentants politiques ont souvent tendance à penser qu'ils doivent ressembler au « citoyen de base », être proche pour que l'électeur puisse facilement s'identifier à eux. D'ailleurs la défense de Roger Jones, l'élus qui portait haut et fort le projet de péage mancunien, à l'accusation ci-dessus fut « je

plus de Renault ou Peugeot mais d'Apple et Google. <http://www.transit-city.com/ateliers/precedentes/pourquoilavoiture/> consulté le 05/04/2009.

⁷¹ « Roads to prosperity » est le nom d'un rapport du gouvernement Thatcher publié en 1989 et qui proposait aux britanniques le « plus grand programme de construction de routes depuis les Romains ». Ce programme qui fut finalement en partie abandonné au profit d'une meilleure gestion des infrastructures existantes et face à l'opposition populaire.

⁷² *"Il faut de temps en temps oublier son véhicule au profit de ses deux jambes et de ses deux-roues. Sur des petits trajets, quand on n'est pas très chargé, pourquoi ne pas laisser la voiture au garage? Dans les grandes agglomérations ou dans les petites villes de province, utilisons les bicyclettes"* Le Parisien du 04/11/2007

suis un automobiliste comme les autres »⁷³. Sans prendre part à la controverse, nous nous sentons obligé de lui rétorquer « Non, Councillor Jones, vous êtes aussi l'adjoint en charge des transports qui milite actuellement en faveur d'un péage urbain dont l'objectif est clairement de provoquer un basculement de la voiture vers les transports en commun. ». Pour être crédible, l'élu doit probablement se montrer plus vertueux et exemplaire que le citoyen lambda à qui on fait beaucoup la morale. Sloterdijk a magnifiquement exprimé cette idée : « *Si les hommes politiques sont presque toujours impopulaires, ce n'est pas parce qu'ils sont étrangers au peuple, mais parce qu'ils lui ressemblent exactement. Le peuple est rarement assez aveugle pour se trouver lui-même populaire* »⁷⁴.

À la décharge de nos élus, quelque peu malmenés par cette remarque, il faut aussi souligner le fait qu'il est attendu d'eux qu'ils se comportent de la sorte. Le protocole les pousse à se déplacer en voiture. À quoi ressemblerait un président se rendant au défilé du 14 juillet à pied ? Les Champs Élysées ne sont pourtant pas très éloignés de son palais. L'arrivée en voiture fait partie de la mise en scène des cérémonies prestigieuses : à quoi ressemblerait la montée des marches à Cannes si les starlettes arrivaient en vélo ? La mariée pourrait-elle décemment arriver en bus à son mariage ? Les élus téméraires qui dévient du protocole sont victimes de railleries de toutes parts. Lorsqu'ils sortent la bicyclette, l'accusation de mise en scène et d'opération marketing ne tarde pas à s'abattre sur eux⁷⁵. Enfin, lorsqu'un Ministre de la Culture est malheureusement victime d'une chute de scooter, le Président énervé lui rappelle la règle, jusqu'alors implicite, « *Un ministre, ça ne se déplace pas en mobylette !* »⁷⁶.

L'automobile conserve donc, malgré sa démocratisation et sa vulgarisation, un caractère prestigieux. Selon son rang, un mode de locomotion est attendu. Pour les dirigeants, c'est un manque de classe et de respect protocolaire que de se déplacer sans voiture, ou sans chauffeur ou dans un petit véhicule. Les puissants doivent se mettre en scène dans des berlines qui leur ressemblent, faute de quoi ils trompent l'étiquette et ne semblent pas être à leur place.

⁷³ *The meeting of the Association of Greater Manchester Authorities (AGMA) was attended by leaders of all 10 local authorities in the region as well as other senior councillors. It was their first opportunity to debate plans for a congestion charge, which were revealed exclusively by the M.E.N. earlier this week. Leading the convoy of councillors was Coun Roger Jones, who is chairman of Greater Manchester Passenger Transport Authority, and arrived for the meeting in a black five-series BMW. He defended his choice of transport, saying: "I am not different to any other motorist."* « C-Charge : Bosses came by car », *Manchester Evening News*, 27/01/2007 http://www.manchestereveningnews.co.uk/news/s/234/234431_ccharge_bosses_came_by_car.html consulté le 11/01/2010

⁷⁴ Sloterdijk Peter, *La mobilisation infinie*, Le Seuil, Paris, 2003, (1^{ère} éd. en allemand 1989), p.219

⁷⁵ Cf. annexe 6. Dessin d'Ougen. Vélo ou 4X4 ?

⁷⁶ *France Soir* du 6/01/2010 <http://www.francesoir.fr/politique/2010/01/06/nicolas-sarkozy-ministres.html> consulté le 11/01/2010

À chaque monde sa voiture

En évoquant la voiture des grands de ce monde, nous croisons le modèle des cités développé par Thévenot et Boltanski⁷⁷ : à chaque monde son véhicule, mais dans tous où presque c'est la voiture qui est reine. Si nous reprenons une à une, les six cités qui coexistent dans les discours de justification, nous remarquons que chacune est peuplée de véhicules motorisés. Le monde de l'opinion avec ses voitures de star : cabriolets ou limousines. Le monde civique et ses berlines avec chauffeurs d'élus que nous venons d'évoquer. Le monde marchand et sa voiture commerciale : biplace avec un grand coffre. Le monde industriel qui est le producteur de tous les véhicules motorisés (camions, voiture, train, métro, fusée, etc...)⁷⁸. À la cité domestique est accolé un garage où stationne la voiture familiale, mais qui laisse une petite place aux vélos des enfants, des loisirs, vacances et sports. Il n'y a peut-être que dans la « cité de l'inspiration » où la marche resterait le mode de locomotion préféré des prophètes et des pèlerins. Nous considérerions alors que la papamobile est l'exception qui confirme la règle⁷⁹. Si nous ajoutons une cité « verte », le vélo est probablement le véhicule qui y est le plus grand, bien que talonné par les transports en commun et qu'une place y est réservée de longue date pour la voiture propre : hybride ou électrique. Dans les économies de la grandeur, la voiture est justifiée d'avance.

Ceci nous confronte à un problème logique : toutes les voitures sont les mêmes et simultanément elles sont toutes différentes. Depuis un siècle, cette technologie est restée la même à deux ou trois incréments près.⁸⁰ Le format du véhicule en lui-même pose question : pourquoi nécessairement quatre ou cinq places voire plus, mais jamais moins et cela alors que seuls 7 % des trajets comptent trois occupants ou plus et seulement 2% comptent quatre occupants ou plus⁸¹. D'un autre côté, le sloanisme a engendré une diversité de modèles, une prolifération des couleurs, des formes de carrosseries, un foisonnement d'options, de motorisations, de tissus de banquettes, sans même parler de la customisation ou du *tuning*. Un seul taxon mais une multiplicité d'espèces, de genres et de variétés : est-ce là le secret d'une adaptation à toute épreuve ? Cette variabilité, cette plasticité de l'automobile : voilà encore une de ses propriétés qui lui permettent d'être à son aise partout

⁷⁷ Boltanski Luc et Thévenot Laurent, *De la justification. Les économies de la grandeur*, Gallimard, NRF, Paris, 1991

⁷⁸ Notons que ces quatre premières cités tissent un compromis autour de la bonne façon de se mouvoir des Grands : voitures luxueuses, chauffeurs, train en première classe, classe affaire des avions, jet privé, hélicoptère, yacht.

⁷⁹ Nous tenons à modérer le porté de notre propos, car en réalité, le monde mystique n'est probablement pas plus « car-proof » qu'un autre, comme en témoigne cette phrase d'un prêtre (entendu à Dol de Bretagne, le 12/02/2010): « *la foi est cette autoroute sur laquelle on avance* ».

⁸⁰ Nous faisons ici référence au séminaire intitulé « pourquoi l'automobile a aussi peu changé en 50 ans ? » déjà évoqué p.35.

⁸¹ Exploitation personnelle de l'Enquête Ménages Déplacements réalisée par Rennes Métropole en 2007. Cette exploitation se limite à un jour de semaine, le taux de remplissage des véhicules augmentant le week-end et pendant les vacances. Cf. annexe 7. Taux de remplissage des véhicules EMD 2007 de Rennes Métropole

et de convenir aux désirs du plus grand nombre, tout en conservant un format standard : « *one-size-fits-all* ».

Dès lors, elle n'a même pas à justifier sa présence, alors que son absence suscite la curiosité ou le jugement de petitesse. Pour prendre un exemple stéréotypé de cette disqualification, une comédie américaine d'un haut niveau cinématographique pousse à l'extrême la caricature. Dans *40 ans toujours puceau*⁸², le personnage principal Andy Sitzer en plus d'être resté chaste, collectionne les figurines GI Joe et ne se déplace qu'en bicyclette.

Dans le même registre, une citation célèbre, souvent attribuée à Margaret Thatcher sans que la source ne soit clairement identifiée, est : « Quelqu'un qui, passé trente ans, prend encore le bus a échoué dans la vie »⁸³. Ce propos est à mettre en perspective avec la déclaration de Séguéla à propos des Rolex.

Un dernier exemple suffira à comprendre l'ampleur de l'omniprésence automobile et son statut d'impérieuse nécessité de la vie quotidienne : la voiture sans permis. Ces demi-modèles (ici il n'y a plus que deux places) constituent des voitures de relégation. Il existe donc même un modèle réservé pour celui qui est exclu de la communauté des conducteurs dignes de ce nom. Il s'en vend d'ailleurs de plus en plus, depuis que la police de la route s'est durcie et que le nombre des retraits de permis a explosé en conséquence, point sur lequel nous reviendrons (au 3.4.1.).

La naturalité de la *car culture*

Une culture qui charrie de telles expressions et attribue une telle aura à l'automobile, au point que ne pas en avoir puisse s'assimiler à une situation d'échec, semble peu à même de produire un détachement collectif et volontaire de la voiture parmi ses membres. La culture de la voiture, la « *car culture* » de Flink⁸⁴, est un milieu qui produit la nécessité de son usage et surtout le naturalise au point de dissimuler son action. C'est un plasma qui propage des idées, des désirs et des habitudes qui semblent venir de l'intérieur, immanents aux personnes alors qu'il les baigne et les imprègne. Ainsi l'envie de se déplacer en voiture serait inscrite en l'Homme et dans son génome, il aimerait par nature se déplacer vite et loin, comme le laisse entendre les discours qui assimilent liberté, autonomie et automobile et

⁸² Nous trouverons un équivalent français avec « Cyprien » dans lequel Elie Semoun joue un informaticien looser qui ne se déplace qu'en roller, jusqu'au jour où un spray magique le transforme en homme à femmes qui se déplace en cabriolet décapotable !

⁸³ « *Anybody seen in a bus over the age of 30 has been a failure in life* », voir http://en.wikiquote.org/wiki/Margaret_Thatcher#Misquotations consulté le 20/01/10

⁸⁴ Flink James, 1976, op; cit.

notamment le fameux article du très libéral Lomasky⁸⁵ qu'ont bien su décrypter et révoquer Rajan⁸⁶ et Paterson⁸⁷.

L'automobile a fini par constituer un plasma indiscuté, ce qu'Alfred Schütz nommait un « allant de soi »⁸⁸. Un monde dans lequel la voiture est *taken for granted* produit une subjectivité automobile majoritaire en même temps qu'elle en est le produit. Ce monde est peuplé d'automobilistes dont la subjectivité, l'ethos automobile, résulte d'un « être-au-monde-dans-la-voiture ». En effet, le *Dasein* heideggerien⁸⁹ ne peut rester indifférent aux êtres allant de soi qui peuplent ce monde. Être-là, dans un monde peuplé de voitures et d'automobilistes allant de soi ne peut pas être la même chose qu'être dans un monde peuplé de chevaux et de cavaliers évidents et incontestés.

Un exemple saisissant de cette unanimité transparente se trouve dans ce qu'il conviendrait d'appeler la « conversation bagnole ». En effet, parmi les sujets de conversation les plus triviaux qui soient se trouvent l'indémorable météo bien sûr, les actualités (télé, presse, radio : le dernier match de football comme la controverse « politique » du moment), les animaux domestiques, mais aussi la conversation bagnole (il en existe probablement d'autres). Cette dernière se décline sous des formes innombrables : ennui mécanique, réparation, accident, vente/achat, conduite, police, permis de conduire, stationnement... Elle pourrait commencer ainsi : « l'autre jour, j'étais sur la quatre voies... ». Ce type de conversation est un passe-partout qui délie toutes les langues : même celle d'un collègue avec qui nous ne serions pas très intime. La route et l'automobile constituent un espace d'expérience si largement partagé, qu'il peut remplacer la pluie ou le beau temps pour introduire une conversation avec presque n'importe qui. Tout un chacun est un amateur d'automobile, pas dans le sens où il en serait passionné⁹⁰, mais dans la mesure où il possède une connaissance sur le sujet. Tout le monde a quelque chose à dire de la voiture, de sa voiture, de la conduite : la sienne et celle des autres. Cet « amateurisme universel » envers les voitures est ce qui nous permet à tous de distinguer en un clin d'œil une Peugeot d'une Audi, alors que beaucoup de personnes ont le sentiment que les bus sont tous les mêmes⁹¹.

⁸⁵ Lomasky Loren, « Autonomy and automobility », *The Independent Review*, vol. 2, n°1, 1997, pp 5-28

⁸⁶ Sudhir Chella Rajan, « Automobility and the liberal disposition », in *Against automobility*, Böhm, Jones, Land et Paterson, Blackwell Publishing, Oxford, 2006, pp. 113-129

⁸⁷ Paterson Matthew, *Automobile politics. Ecology and cultural political economy*, Cambridge University Press, Cambridge UK, 2007

⁸⁸ Schütz Alfred, op. cit., p.61

⁸⁹ Heidegger Martin, *Être et temps*, Gallimard, Paris, 1986, édition originale 1927

⁹⁰ Sur les amateurs de musique lire Hennion Antoine, *La passion musicale : une sociologie de la médiation*, Métailié, Paris, 1993

⁹¹ Pour avoir partagé mon quotidien avec des amateurs de bus : un VanHool, n'est pas un Citaro.

D'ailleurs, l'automobile a envahi le langage ordinaire avec des expressions telles que « il faut enlever le frein à main ! », « il va falloir appuyer sur le champignon », « mettre la gomme ». Le cas qui nous a le plus choqué est celui d'une émission de télé dans laquelle un homme devant un haras présentait les purs sangs arabes comme des Ferrari, alors que les bâtards n'étaient que des vieilles diesel. Quand nous songeons au fait que les voitures ont longtemps pris pour référence le transport hippomobile avec la Ford Mustang ou les chevaux-moteurs, nous comprenons que la boucle est bouclée et que le référentiel s'est inversé : diesel est devenu une espèce naturelle qui permet de classer par métaphore même les chevaux.

Lorsque l'on demande à quelqu'un pourquoi il utilise une voiture. Sa réponse, après un moment de surprise (c'est cet étonnement qui est heuristique et n'apparaît jamais dans les questionnaires et les entretiens) évoquera des fonctions utilitaires, des impératifs temporels et une praticité supérieure ou un coût kilométrique inférieur. Jamais il n'évoquera l'acculturation et la socialisation, le regard d'autrui et l'estime de soi, les sollicitations publicitaires et l'imaginaire attaché à ce mode de transport. Au mieux, il reconnaîtra agir normalement, « comme tout le monde ». Ce maigre aveu de conformisme n'ira pas jusqu'à dire que « j'agis comme il est attendu que je le fasse ». L'automobiliste est un *homo œconomicus* qui ne s'ignore pas, et c'est presque toujours au nom de la rationalité instrumentale qu'il justifiera son comportement. Finalement, il reprendra à son compte les arguments qui lui ont été fournis et confortera ainsi en retour la légitimité de ce type de discours.

Il faut tourner la question d'une manière bien différente pour l'obliger à sortir de sa vue très personnelle et à monter en généralité, afin de produire une justification collective de l'automobile. Un des moyens existants consiste à le confronter à la réprobation morale, de dénoncer son comportement et d'observer sa réaction à la diabolisation. C'est justement l'objet du chapitre suivant.

Publicitaire – « *Sterling Cooper suit de près les développements en matière de psychologie et nos recherches montrent que les problèmes de santé associés à vos produits n'ont pas une grande importance. Les gens prennent leur voiture tous les jours pour aller travailler et certains meurent sur la route. Les voitures sont dangereuses, mais on ne peut rien y faire, c'est comme ça et ça ne vous empêche pas de conduire. Pour les cigarettes, c'est exactement pareil. Alors, pourquoi ne pas dire aux clients : « Qu'est-ce que ça peut faire que les cigarettes soient dangereuses ? Vous êtes un homme, vivre aussi c'est dangereux. Fumez votre cigarette, c'est dangereux mais ça ne vous empêchera pas de vivre ».*

Fils du client – *C'est très intéressant... enfin, si les cigarettes étaient dangereuses ce serait intéressant.*

Client – *Elles ne sont pas dangereuses ! Alors, c'est ça votre slogan : de toutes façons vous allez mourir, autant mourir avec nous ?*

Publicitaire – *Oui, en fait les spécialistes de psychologie ont pu démontrer que chacun de nous avait une sorte de pulsion de mort, si nous parvenions à exploiter cette pulsion, le potentiel marchand serait...*

Client – *Qu'est-ce que c'est que ces sornettes ? Vous avez perdu la tête ? C'est pas des armes que je vends, je fabrique du tabac jeune homme, je vends le rêve américain. Les indiens ne nous l'ont pas donné pour qu'on le jette aux orties ! »*

Mad men, épisode 1 saison 1, Matthew Weiner, AMC production, USA, 2007

2. L'addiction automobile

2.1. Une brève histoire de la critique de l'automobile

Depuis qu'elle a été inventée, l'automobile a été la cible de toutes sortes de critiques. De ce point de vue, c'est une invention extrêmement clivante en terme d'opinion et peu de personnes lui sont complètement insensibles. Comme l'a brillamment exposé Brian Ladd¹, l'histoire de l'automobile est avant tout le théâtre de la confrontation entre autophiles et autophobes. L'auto n'a jamais été un objet froid et indiscuté bien que les sociologues n'aient pas participé à la controverse. Dès son invention, les autophiles ont dû convaincre pour être acceptés et c'est en répondant une à une aux attaques des autophobes qu'ils y sont parvenus. L'histoire de l'automobile est passionnante car passionnée : c'est parce qu'on l'aime qu'on la déteste², en bien ou en mal elle nous fascine. Ladd observe les obstacles posés sur la route des automobiles par ses réfractaires et comment ses partisans sont parvenus à convertir l'opinion publique à leur cause. Sans qu'il ne cite ou ne s'appuie sur la théorie de l'Acteur-Réseau, il produit une histoire de l'intéressement³ à l'automobile. Il décrit comment le monde, les villes, leurs habitants et les arguments de ses derniers ont été pris en compte et reconfigurés (plus que l'automobile elle-même, surtout dans un second temps) pour rendre acceptable, puis attrayante et enfin indispensable voire indiscutable la présence de l'automobile.

La qualité du livre de Ladd mérite que nous en fassions la publicité et que nous nous y attardions quelque peu. D'autant plus que sa découverte fut pour nous une trouvaille de la plus haute importance car elle venait récompenser nos efforts bibliographiques, jusqu'alors déçus, pour reconstituer une histoire de la critique de l'automobile. Ladd nous avait précédé dans cette tâche et l'avait accompli avec brio. Il a opté pour une présentation non-linéaire de cette histoire et n'a pas pris le parti de trier les critiques par type ou thématique. Nous nous sommes donc chargé de ce travail de typologie à partir de son livre⁴. Il en résulte que les

¹ Ladd Brian, *Autophobia. Love and hate in the automotive age*, University of Chicago Press, Chicago, 2008

² Sur cette idée, lire Kaufmann Vincent, « Indispensable et indésirable : les paradoxes de l'automobile en ville » in Allemand S. , Ascher F. et Lévy J. (sous la dir.), *Les sens du mouvement. Modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines*, Colloque de Cerisy / Institut pour la Ville en Mouvement, Belin, Paris, 2004, pp. 239-248

³ Callon Michel, « Eléments pour une sociologie de la traduction. La domestication des coquilles Saint-Jacques et des marins-pêcheurs dans la baie de Saint-Brieuc », *L'année sociologique*, n°36, 1986, pp.169-208"

⁴ Nous avons relevé les citations critiques, leur date, leur auteur et leur contenu argumentaire que nous avons classifié selon leur thème principal. Cf. annexe 8. Graphiques présentant les thèmes de la critique chez Ladd.

arguments de la critique autophobe se concentrent pour nous autour de quatre thèmes principaux :

1. **la nuisance environnementale** : la poussière, le bruit, l'odeur et plus récemment la pollution
2. **la dangerosité physique** : l'accidentologie tant humaine qu'animale, le *death toll*.
3. **l'invasion ou la prolifération** : la peur de voir l'auto envahir l'espace, la ville ou le paysage.
4. **la menace morale et la sujétion** : la diffusion des mœurs (la maison close sur roue), l'ivresse et l'agressivité du conducteur, son égoïsme et son orgueil, sa tendance antisociale, son assujettissement.

Ces thèmes ne sont pas parfaitement étanches. Pour ne prendre qu'un seul exemple, la peur de l'invasion qui frappa d'abord les campagnes voyant débarquer de riches urbains motorisés, s'accompagna d'une condamnation morale de ces derniers (orgueilleux, méprisants, hautains, etc...), d'une crainte de l'accident (en particulier, pour les animaux de ferme) et d'un refus des nuisances (poussière et bruit). Ces quatre thèmes n'apparaissent pas dans les mêmes proportions et il faut dire que le dernier possède un intitulé bien plus vague que les trois autres. Remarquons aussi que ces thématiques sont dominantes, mais elles n'épuisent pas l'intégralité du spectre de la critique. Les deux premiers étant véritablement explicites, transparents et récurrents à travers le siècle et les auteurs critiques, nous nous contenterons de développer les deux derniers qui nous intéressent particulièrement. Par soucis de cohérence, nous traiterons de la prolifération (thème 3) dans le chapitre qui lui sera consacré (chapitre 3) et nous étendrons ici sur le dernier thème car il y trouve un emplacement logique dans la discussion.

La perversion automobile

Ce que nous avons qualifié de « menace morale » et de « sujétion » regroupe toutes les dénonciations qui laissent entendre qu'en devenant automobiliste, la personne n'est plus la même et que sa capacité de choix s'en retrouve amoindrie. Ce vaste thème peut se décomposer avec les sous-thèmes suivants pour chacun desquels nous présenterons quelques citations illustratives extraites du livre de Ladd :

- l'automobile comme outil de la diffusion d'une moralité légère : « *L'automobile est devenue une maison close sur roue* » (les américains possèdent une expression difficile à

traduire le *back seat sex*⁵) ; « *Automobilitis : la chose qui fait que les gens préfèrent faire un tour le dimanche plutôt que de venir à l'église* ». Il faut bien relever la source de ces attaques : la première est exprimée par le juge pour enfant de Muncie et la seconde par un pasteur de la même ville, les deux étant cités dans l'étude sur *Middletown* des Lynd. Ce sont donc deux gardiens de la moralité qui s'expriment et nous distinguons aisément la position réactionnaire face à l'innovation.

- l'automobile comme drogue qui altère le comportement : « *Eh bien, quand je suis en automobile, entraîné par la vitesse, gagné par le vertige, tous mes sentiments humanitaires s'oblitérent. Peu à peu, je sens remuer en moi d'obscurs ferments de haine, je sens remuer, s'aigrir et monter en moi les lourds levains d'un stupide orgueil... C'est comme une détestable ivresse qui m'envahit... La chétive unité humaine que je suis disparaît pour faire place à une sorte d'être prodigieux, en qui s'incarnent – ah ! ne riez pas, je vous en supplie – la Splendeur et la Force de l'Élément. J'ai noté plusieurs fois au cours de ces pages, les manifestations de cette mégalomanie cosmogonique.* » (Mirbeau); « *Je connais des personnes aimables, courtoises et pleines d'égards qui, aussitôt qu'ils sentent le volant dans leurs mains et la pédale d'accélération sous leur pied, sont saisies d'une frénésie automobile. C'est comme si tout ce qu'on appelle normalement les bonnes manières disparaissait soudainement en eux. Ces personnes autrement aimables, courtoises et pleines d'égards sont capables de foncer devant un arrêt de tram à 30 kilomètres/heure et provoquer chez les gens une fuite de panique, sans être conscient de la brutalité de leur conduite. Je me suis souvent demandé ce qui peut être caché dans une automobile et qui puisse, en un instant, transformer une personne bien élevée et pleine d'égards en brute.* » (Schmal). Ici, la critique est plus complexe et ces deux citations prouvent une convergence de vue entre un des premiers autophiles, le romancier français Octave Mirbeau et un des premiers autophobes, le cycliste autrichien Adolf Schmal. La critique n'est plus alors une condamnation unilatérale mais une réflexion partagée sur le changement d'état provoqué par la conduite automobile.
- l'automobile comme passion charnelle ou mystique : « *Il était une fois, un Américain rencontrant une automobile et qui tomba amoureux. Malheureusement, cela le conduisit au mariage, et donc il ne vécut plus jamais heureux après cela.* » (Keats) ; « *L'Américain a sacrifié sa vie entière à la voiture, comme quelqu'un qui, dément de passion, démonte sa maison et dilapide son salaire pour une maîtresse capricieuse qui lui promet des délices dont il ne peut profiter qu'occasionnellement.* » (Mumford) ; « *Peut-être que l'automobile est comme une femme après tout* » (Spoerl) ; « *L'histoire d'amour des américains pour leur voiture s'est juste changée en*

⁵ Littéralement : le sexe sur la banquette arrière. Une autre expression relevant du même ordre d'idée était celle de *fast woman* qui démontrait la réprobation morale envers les femmes automobilistes en les assimilant à des filles faciles et des épouses volages, voir à ce sujet McShane Clay, *Down the Asphalt Path. The Automobile and the American City*, Columbia University Press, New York, 1994

mariage » (un dirigeant de General Motors). La métaphore du mariage et de la relation amoureuse (*love affair*) peut aussi prendre une forme mystique, celle du « *culte de l'auto* » (Borgese) ou de « *la religion de l'auto* » (Mumford) à laquelle on sacrifie son existence par foi et dévotion (Mishan, Sauvy).

- le couple automobile/automobiliste comme figure hybride résultant d'une fusion : nous ne présenterons pas de citation ici, mais rappellerons que ce couple comme celui du mari et l'épouse, l'amant et la maîtresse, le drogué et la drogue, le serviteur et son maître ou dieu, a aussi été évoqué en d'autres termes et décliné sous la forme d'entités hybrides : le centaure tout d'abord (voir la controverse entre Portal et Poulet, mais aussi Baudrillard), puis l'Hommauto (Charbonneau) ou *der Automensch* (Erb)⁶. Ces formulations ont vocation à démontrer que la relation du conducteur au véhicule constitue plus que leur simple somme et aboutit à une nouvelle entité indivisible, pour le meilleur comme pour le pire.

Ce registre de la critique, bien que prenant différentes formes, possède donc une unité clairement compréhensible. Que la métaphore se porte sur l'une ou l'autre de ces relations, l'idée-force reste la même : l'automobile assujettit et asservit le conducteur. Ce dernier est sous influence, sous emprise et finalement incapable de choisir de se conduire différemment. Nous allons développer plus en détail ce registre à travers les formes contemporaines que nous avons observées et qui utilisent toutes la métaphore de la drogue. Nous devons insister sur le fait que peu importe parmi ces formes, celle prise par la critique, son contenu reste toujours le même et il est extrêmement normatif : il condamne l'aliénation conférée par l'automobile. Nous pourrions en effet sans difficulté trouver des exemples contemporains de critiques préférant opter pour la métaphore du couple, on y trouvera quelques références dans le livre de Sachs *For love of the automobile*⁷ par exemple. Le livre de Katie Alvord, *Divorce your car*⁸, est entièrement axé sur cette métaphore qu'elle file en partant de l'amour passionné qui finit par devenir un mariage de raison, dont le divorce serait une issue souhaitable. Elle évoque la relation à l'automobile dans les termes d'une « *monogamie avec la voiture* »⁹ et nous appelle à devenir polygame pour devenir enfin en capacité d'alterner entre les modes de transports et mettre fin à cette exclusivité et cette fidélité inconditionnelle pour la voiture. Plus récemment, un article du *Wall Street Journal* au titre évocateur venait nous expliquer que les Big Three étaient morts de notre désamour pour

⁶ Nous devons y ajouter l'avatar, non cité par Ladd et plus contemporain, du cyborg ou « carson » (car/person), voir Böhm Steffen, Campbell Jones, Land Chris & Paterson Matthew (Ed.), *Against automobility*, "The Sociological Review", Blackwell, Oxford, 2006, pp.12-13

⁷ Sachs Wolfgang, 1992, op. cit.

⁸ Alvord Katie, *Divorce your car ! Ending the love affair with the automobile*, New society publishers, Gabriola Island, B.C., Canada, 2000.

⁹ Ibid, p. 38

l'automobile¹⁰, et son contenu n'était pas de critiquer l'automobile, mais bien de déplorer avec nostalgie, le manque de respect dont elle avait récemment été l'objet.

Quoi qu'il en soit, la forme prise par les dispositifs critiques qu'il nous a été donné d'observer opte pour la métaphore de la drogue : l'addiction à l'automobile que nous qualifions parfois d'autoolisme.

Chronologie de la critique

Après avoir pris le soin de remettre en forme thématique et synchronique le travail passionnant de Brian Ladd, nous allons maintenant le redéployer de manière diachronique en résumant très brièvement les grandes tendances que l'auteur met en avant dans son livre, mais pour une compréhension plus complète nous ne pouvons que conseiller la lecture de son livre et ceux des autres grands historiens du sujet¹¹.

Si nous devons réaliser une frise chronologique très schématique de la critique, nous découperions le siècle de l'automobile en cinq parties :

1. Des balbutiements à la démocratisation (soit de 1900 à 1920 aux Etats Unis et de 1900 à 1950 en Europe) : on observe d'abord une petite minorité de défenseurs de l'automobile qui font face à des critiques majoritaires, mais ils répondent coup pour coup, s'organisent et tissent leur réseau jusqu'à ce que l'automobile devienne un acteur économique incontournable. Dès lors le travail de lobbying va tenir les politiques autophobes en respect, avant de les convertir en politiques autophiles.
2. La période de l'euphorie collective et de la motorisation de masse (les années 20 aux Etats Unis et 50 en Europe). Quelques sceptiques continuent à grogner, mais ils passent pour des réactionnaires et des rétrogrades, alors que la majorité accède ou rêve d'accéder bientôt aux joies du progrès et du confort.
3. La troisième période débute lorsque les chantiers autoroutiers s'invitent en ville ou traversent des parcs naturels. Les théoriciens de la critique de la fin des années 60 (Illich, Charbonneau, Sauvy, Baudrillard, Debord, Jacobs, Mumford) vont se retrouver appuyés par des actions de résistance populaire et par les mouvements de la contre-culture. Etrangement, ce mouvement va culminer au moment des chocs pétroliers.

¹⁰ P.J. O'Rourke, "The End of The Affair", *Wall Street Journal* 29/05/2009
<http://online.wsj.com/article/SB10001424052970203771904574173401767415892.html> consulté le 12/02/2010

¹¹ Flink James, 1976, op. cit.
Sachs Wolfgang, 1992, op. cit.
McShane Clay, 1994, op. cit.

4. La quatrième période est celle du « *backlash* »¹², qui est le contre-coup du début des années quatre-vingt. Avec Reagan et Thatcher aux manettes, mais aussi avec le chômage structurel et le contre-choc pétrolier, les théoriciens pro-automobiles vont reprendre la main (on peut citer parmi eux : Bruce-Briggs, Dunn et Lomasky) pendant quinze à vingt ans.
5. De la fin du siècle à aujourd'hui : les idées de la troisième période reviennent en force avec le réchauffement climatique, le pic de production pétrolier et la forte hausse du prix des hydrocarbures. Est-ce un nouveau cycle ? Un éternel recommencement ? Nous ne sommes pas en mesure d'y répondre.

Cette synthèse chronologique nous conduit à formuler l'hypothèse selon laquelle l'intensité de la critique de l'automobile possède un lien ténu avec les variations de prix des carburants¹³. Les événements récents nous inclinent à penser que, dès lors que le prix chute, la pression se relâche. En effet, l'industrie automobile qui était accusée de toutes parts pour ses modèles gourmands et trop peu innovants, est absoute et soutenue avec une vigueur comparable aux critiques antérieures dès lors que la crise économique réduit les marges de manœuvre politique. « *C'est un bon rappel de ce qu'est véritablement l'industrie automobile : un programme de création d'emplois financé par les gouvernements* » affirme Max Warburton, analyste chez Sanford Bernstein, dans un article du *Financial Times*¹⁴. Ce constat a été observable dans tous les territoires pourvus d'une production automobile, dans lesquels les Etats et les gouvernements locaux se sont précipités au chevet de l'industrie moribonde pour accorder des prêts exceptionnels, des primes à la casse et autres exonérations de charges. À Rennes, le pôle de compétitivité « Automobile Haut de Gamme », complètement inadapté aux évolutions du marché est rebaptisé en mai 2009 « IDforCar » et se repositionne : « *Une nouvelle identité qui accompagne un changement stratégique* » comme l'indique son site web¹⁵. Cette légère digression a vocation à rappeler au lecteur la volatilité à laquelle est sujette la critique de l'automobile fut-elle aussi radicale que la dénonciation d'une maladie.

L'autoolisme

Ce cadrage historique avait pour but de rappeler combien le thème de l'addiction est un classique de la critique de l'automobile et même de la critique en général. Comment

¹² Sur ce terme Ladd est conforté par Paterson Matthew, *Automobile politics. Ecology and cultural political economy*, Cambridge University Press, Cambridge UK, 2007

¹³ Ou de sa raréfaction, voir sur ce point l'affiche de propagande « *If you ride alone you ride with Hitler. Join a carsharing club.* » qui appelait les américains à covoiturer pendant la Seconde Guerre Mondiale car dilapider le pétrole en temps guerre revient à collaborer avec l'ennemi ou du moins se soustraire à l'effort de guerre.

¹⁴ Article de John Reed reproduit et traduit par *Courrier International* n°975, du 9 au 15 juillet 2009, pp.40-41

¹⁵ <http://www.id4car.org/fr/historique-du-pole-id-for-car.aspx> consulté le 10/12/2009

disqualifier un quelconque objet ? En dévoilant sa nature vicieuse, sa tendance à assujettir et à avilir la personne, à dégrader sa santé, à altérer sa conscience ou même à compromettre le salut de son âme (n'est-ce pas là le propre de la diabolisation ?). Il faut bien remarquer que ce thème est le symétrique exact du « rational choice ». L'automobile est donc disqualifiée en tant que choix irrationnel, voire d'absence de choix. D'où le terme de sujétion : les automobilistes seraient sous l'emprise, l'influence de l'automobile et donc en quelque sorte possédés.

Dans un premier temps, comme nous l'avons vu, ces critiques visaient à démontrer que l'automobile incitait à la vitesse et que l'ivresse de la vitesse faisait perdre pied et raison à l'automobiliste qui prenait des risques inconsidérés au volant et mettait en péril la vie de quiconque avait le malheur de croiser sa route. Grisé par la vitesse offerte par la voiture, le conducteur était sous emprise, comme possédé, il était manipulé par sa maîtresse.

Néanmoins, s'il était un drogué de la vitesse, personne n'affirmait alors que l'automobiliste accoutumé aurait besoin d'y revenir de plus en plus souvent et pour de plus en plus longues distances. C'est l'excès de vitesse ou de mise en danger et non l'excès d'automobile qui était dénoncé.

La métaphore de l'addiction disparaîtra quand l'automobile deviendra aussi triviale qu'un petit verre de rouge à table. Mais ce ne sera que pour réapparaître des années plus tard, au terme du phénomène de motorisation. Ce sont d'abord des universitaires qui donneront une carrière à la dite « dépendance automobile »¹⁶. Plusieurs conceptions se croisent : d'abord des automobilistes qui dépendent de leur voiture pour réaliser les impératifs du quotidien (travailler, consommer, s'éduquer...), puis des villes entières qui dépendent de l'automobile (et *in fine* du pétrole) et enfin des individus ou plutôt des agents pris dans un système automobile dans lequel leurs marges de manœuvre se réduisent devant le monopole radical de l'automobile. On peut cependant relever un précédent dès 1933 dans un rapport du *Research Committee on Social Trends* : « *Imperceptiblement, la possession de voiture a créé une « psychologie automobile ». L'automobile est devenue une influence dominante dans la vie des individus et ils sont, réellement, devenus dépendants de celle-ci.* »¹⁷

Cette littérature a donc fourni une base plus solide à l'argument de la « drogue automobile ». D'autant plus que concomitamment la dépendance au pétrole était validée sémantiquement,

¹⁶ Goodwin Phil, « Car dependence », *Transport Policy*, Vol. 2, n°3, 1995, pp. 151-152
Newman P., Kenworthy J., *Sustainability and Cities: Overcoming Automobile Dependence*, Island Press, Washington D.C., 1999.

Dupuy Gabriel, *La dépendance automobile*, Economica, Paris, 1999.

Dupuy Gabriel, *La dépendance à l'égard de l'automobile*, La Documentation Française/PREDIT, Paris, 2006.

Pour une synthèse des variantes de ce concept, lire Héran François, « La réduction de la dépendance automobile », *Cahiers lillois d'économie et de sociologie*, n° 37, 1er semestre 2001, pp. 61-86.

¹⁷ Cité par Alvord Katie, 2000, op. cit. p.21

que les campagnes de lutte contre la dépendance au tabac gagnaient en popularité en l'espace de quelques années, produisant un retournement qui était inconcevable une décennie auparavant. Si le XXI^e siècle débuta un 11 septembre, il s'ouvrit également avec le premier choc pétrolier non-conjoncturel que la pensée positive collective a préféré désigner par « flambée du baril ». Le titre d'un article de Campbell et Laherrère a tout de même profondément marqué nombre d'esprits : « *the end of cheap oil* »¹⁸. En une génération, nous sommes passés du contre-choc pétrolier au spectre du pic de Hubbert¹⁹, ce qui se traduit dans la bouche de la dynastie Bush par le passage de « *le mode de vie américain n'est pas négociable* » du père à « *l'Amérique est accro au pétrole* »²⁰ du fils.

C'est dans ce contexte, que nous recherchions des terrains sur lesquels nous pourrions observer des dispositifs de diabolisation de l'usage de l'automobile par le recourt à la métaphore de la dépendance, et nous fûmes servi.

Tout d'abord par un site web nommé *Autoholics Anonymous* qui se proposait de servir d'autosupport pour les usagers ayant besoin d'aide pour décrocher de l'automobile. Ensuite par une campagne publicitaire intitulée *Autopatch*, qui se donnait pour mission d'interpeller les automobilistes et les inciter à l'essai d'un programme de substitution à base de bus. Nous présenterons chacun de ces deux terrains avant de réfléchir sur la signification de l'émergence de cette maladie peu connue, au regard du nombre des patients atteints mais qui s'ignorent, l'autoholisme.

2.2. Autoholics Anonymous

La sérendipité aidant, je tombai nez-à-nez avec un site web dont le nom était sans ambiguïté <http://www.autoholics.org/>. Quelle ne fût pas ma surprise : « ça existe, vraiment ? Un équivalent des alcooliques anonymes pour l'automobile ! ». Je dois préciser au lecteur que mon mémoire de master m'avait conduit à assister à une séance des Anorexiques et Boulimiques Anonymes pour y recruter une interviewée et que j'avais été surpris par l'ambiance qui règne dans ce genre de groupe de parole, où tour à tour chacun des membres vide son sac et fait un point sur sa situation devant l'œil de ses semblables à son écoute et prêts à le reconforter²¹. Intrigué, je commençai à naviguer à l'intérieur du site, dont l'habillage très simpliste sentait bon l'amateurisme et je décidai de m'inscrire au forum pour

¹⁸ Campbell Colin J. et Laherrère Jean H., « The End of Cheap Oil », *Scientific American*, mars 1998, pp. 78-83

¹⁹ Cf. Fouillé Laurent, « Entropie et anthropologie : dépendance automobile et fin du pétrole », in M-J Menozzi, F. Flipo, D.Pécaud (éd.), *Energie et société. Sciences, gouvernances et usages*, SEH Ecologie Humaine/Edisud, Nantes, 2009, pp 99-109

²⁰ « *America is addicted to oil* », discours sur l'état de l'Union du 31/01/2006

²¹ Pour ceux qui n'ont aucune idée de ce à quoi peut ressembler un tel *self help*, je renvoie au film *Fight Club* dans lequel le personnage principal se délecte du malheur des autres en multipliant sa participation factice à de tels groupes.

voir ce qui s'y racontait²². À la lecture des pages d'accueil du site, on aurait pu penser que c'était sérieux :

Autooliques Anonymes : « lutter pour ne pas conduire »²³

« Bonjour, je m'appelle Jeanne et je suis autoolique »

« Bienvenu. Nous sommes heureux que vous soyez venu ici. Vous ou une personne aimée a succombé à l'apparence chaleureuse de l'automobile, pour finalement vous rendre compte que vous ne pouviez vivre sans. Ce n'est rien. Les symptômes furent lents à apparaître. D'abord, vous conduisiez pour aller au travail. Puis vous déposiez vos enfants à l'école au lieu de les mettre dans le bus scolaire. Vous conduisez pour aller à la gym ? Vous êtes accro à la voiture. Mais vous n'êtes pas seul. Nous offrons le support d'autres « autooliques en voie de guérison » pour vous aidez sur le chemin qui vous remettra sur vos deux pieds de nouveau. Non, la responsabilité de nos désordres actuels – bruit et pollution, mort et blessure, fléau automobile et étalement urbain – ne doit pas reposer sur vos seules épaules de conducteur individuel. Vous êtes la victime d'une industrie du transport puissante et ne servant qu'elle même qui a tiré avantage de notre penchant naturel à rester assis. Reprenez vos pieds, mettez l'un face à l'autre et tournez le dos aux dealers de la drogue automobile. Rejoignez nous. Devenez plus heureux, plus riche et en meilleur santé. »

Ses auteurs avaient pris le soin de traduire le discours original des Alcooliques Anonymes pour leur objet, en suivant le format de la cure et de ses douze étapes. Néanmoins, sans être un expert, je pouvais constater que toutes les références à Dieu avaient disparu²⁴ et que cette version des AA était véritablement athée et rationaliste. Le site se présentait en toute transparence comme un projet du World Carfree Network, le réseau mondial qui milite en faveur de la « libération de l'automobile ». Il suffisait d'ailleurs de se rendre sur la page des liens amis pour voir dans quelle nébuleuse d'activistes s'inscrivait ce site²⁵.

Le forum n'était pas très fréquenté et le contenu des échanges très plats. Ils traduisaient le fait que les organisateurs discutaient entre eux et que les automobilistes en souffrance n'avaient pas encore eu le temps de trouver ce refuge. J'abandonnai le site pour un temps et n'y revins que deux ans plus tard.

Après cette longue parenthèse, le site n'avait toujours pas trouvé son public. Je pouvais comprendre que ce mouvement expérimental, le premier du genre, devait se contenter d'échanges à distance²⁶ car une permanence par ville aurait été un dispositif démesuré.

²² Sans m'inscrire à l'association, j'ai adhéré au forum intitulé *cut my car use* <http://groups.google.fr/group/cut-my-car-use?hl=fr>, comme tous les googlegroups l'accès nécessite une adhésion et un identifiant de connexion.

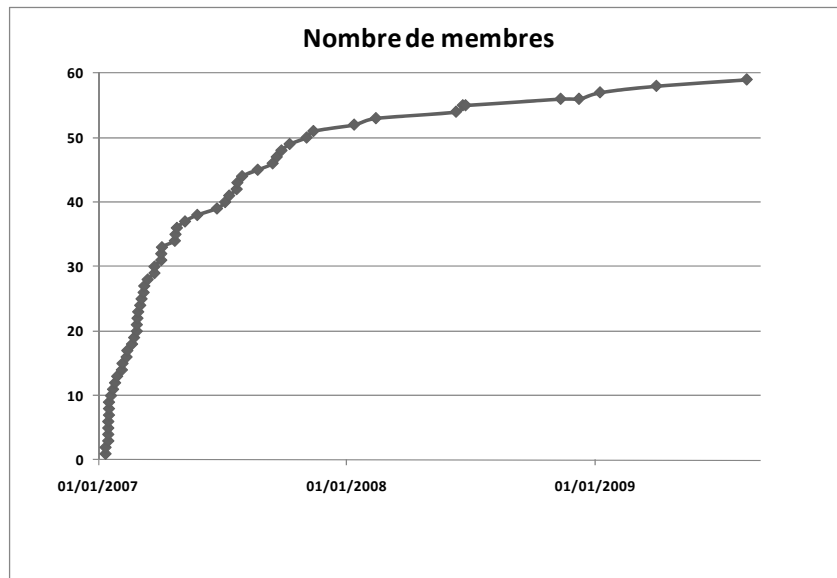
²³ Peut-être que « apprendre à ne plus conduire » serait une meilleure traduction.

²⁴ Nulle trace du fameux « Mon Dieu, donne-moi le courage d'accepter ce que je ne peux pas changer, la force de changer ce qui peut l'être et la sagesse de distinguer l'un de l'autre ».

²⁵ Cf. annexe 9. Cartographie web des liens depuis autoholics.org

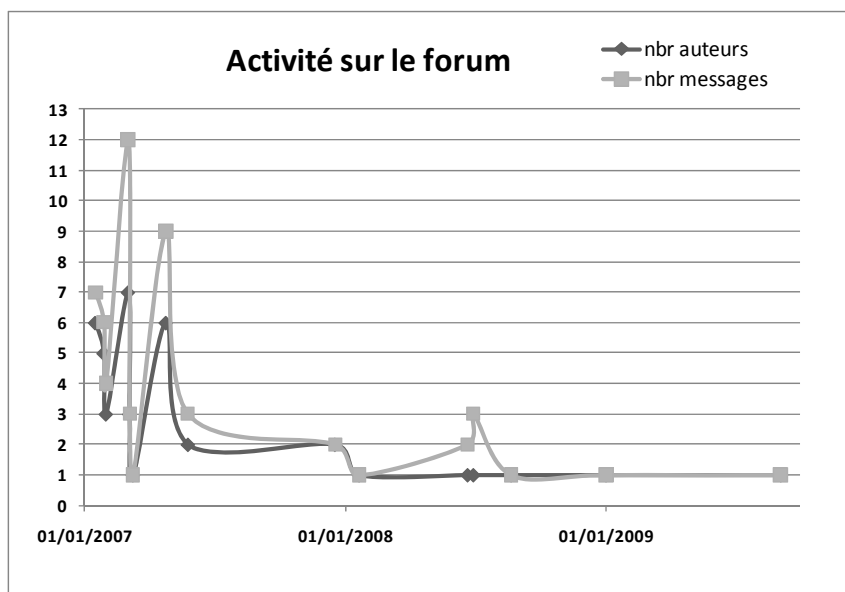
²⁶ Et puis on ne pouvait pas demander à ses membres de parcourir des kilomètres, c'eut été risquer la rechute !

Néanmoins, qu'une permanence mondiale ne recueille qu'une soixantaine d'inscriptions en deux ans signifiait que le dispositif n'avait pas lieu d'être, ou alors que sa publicité avait été trop faible ou très mauvaise. Toujours est-il que les autooiques anonymes ne constituaient en fait qu'un pastiche de *self-help*. Listant les membres et leurs contributions aux forums, je pus constater que les membres centraux étaient dans la mouvance Car Free : Randall Ghent, le propriétaire du groupe et par ailleurs co-fondateur de la revue Car Busters ou encore Katie Alvord, auteur du livre *Divorce Your Car*, cité un peu plus haut.



Graphique n°1 : Nombre des membres du forum « cut your car use » depuis sa création

La courbe d'évolution des effectifs est univoque : une forte progression initiale qui dure les premiers mois, puis un ralentissement continu des inscriptions qui aboutit à un effectif stable après la première année (51). Les deux années qui suivent n'ont vu qu'une dizaine d'inscriptions. Le forum compte aujourd'hui 60 inscrits. Mais ces derniers ne sont pas très actifs. Seuls 18 membres ont déposé au moins une fois un message et le total des messages déposés sur le forum (une fois déduit les spams) ne s'élève qu'au nombre de 56 répartis en 16 discussions. Google qualifie l'activité de ce groupe de « faible », ce qui correspond probablement à sa notation la plus basse (après « inexistant » quand aucun message n'a été publié). Si nous prenons en considération le fait que le créateur du groupe a émis 6 de ces messages nous admettrons aisément que la greffe n'a pas pris.



Graphique n°2 : Evolution de l'activité sur ce forum

Le nombre d'auteurs différents doit être au moins égale à deux pour qu'on puisse qualifier le thème abordé d'échange. La dernière fois que cela s'est produit, c'était le 18/12/2007 et encore ce ne fut qu'une simple réponse à un message (deux messages et deux auteurs). Depuis cette date, il n'y eut que des monologues. Même durant les premiers mois du groupe, les échanges n'ont jamais été très animés (au maximum douze messages pour sept auteurs). Preuve de l'échec de l'opération, le site web n'existe plus²⁷.

Contacté par mail, l'initiateur du projet Randall Ghent explique « *Le projet était mon idée. J'étais alors basé au World Carfree Network de Prague. Je suppose que vous vouliez dire que c'était une façon humoristique d'aborder un problème sérieux. Je ne pensais pas que beaucoup de personnes se considéraient sérieusement comme autoliques, mais que le nom et l'idée donneraient une certaine publicité (rendre public, visibilité, NDT), ce qui fut le cas. De plus les outils étaient pensés pour être utiles pour toute personne intéressée à réduire son usage de la voiture. Mais le projet n'a pas développé sa propre vie (ou atteint le succès si vous voulez), et les ressources à Prague furent dirigées vers d'autres projets, donc ça n'a pas continué. Je travaille maintenant sur la 9^e conférence Towards Carfree Cities, qui aura lieu à York, UK, en juin prochain.* »²⁸

L'idée semblait bonne, mais elle est probablement inadaptée. Le dispositif fait parler de lui²⁹, mais c'est le seul effet direct qu'on peut lui attribuer. Il ne génère pas de dynamique en parlant de l'automobile comme d'une drogue, il suscite de l'étonnement et des rires, mais pas l'afflux des conducteurs dépendants. De deux choses l'une, soit ces conducteurs accros

²⁷ Le lecteur curieux le retrouvera néanmoins dans Internet Archive : <http://web.archive.org/web/20061206000140/http://www.autoholics.org/> (consulté le 22/02/2010)

²⁸ Traduction personnelle Cf. Annexe10. Echange de mails avec Randall Ghent

²⁹ Et encore, cette publicité ne semble pas exceptionnelle. Notre interlocuteur ne nous a proposé aucun moyen de la quantifier (ni le nombre de visiteurs sur le site, ni le nombre de liens vers celui-ci, ni de revue de presse). Le site d'archivage de presse Factiva ne relève que neuf articles employant l'expression « *autoholics anonymous* » entre 2001 et 2009, dont cinq sont liés directement à l'initiative du World Carfree Network : Chris Richards « *Life without the car* » *New Internationalist*, 1/07/2009 ; « *Lust und Last der Autofreiheit : Rund eine Million Einwohner lebt ohne eigenen Wagen* » *Neue Zürcher Zeitung*, 5/01/2009 ; Damian Arnold, « *Free breakfast if you cycle on Monday* », *New Cicil Engineer*, 18/09/2008 ; John M. Crisp, « *What if we got rid of all the cars?* », *The Record*, 23/05/2008 ; John M. Crisp, « *A vision with legs* », *Times Record News*, 20/05/2008

n'existent pas, soit ils sont dans le déni. Toujours est-il que l'entraide proposée par le site des Autoholics n'a pas été sollicitée comme peuvent l'être les autosupports consacrés à des addictions mieux établies.

2.3. Autopartage et covoiturage : des autosupports d'usagers de l'automobile

En réalité, les véritables *self-help* d'automobilistes souhaitant réduire leur dépendance automobile sont bien plus vieux et plus viables qu'*Autoholics Anonymous*. Les pratiques du covoiturage et de l'autopartage sont en effet assimilables à un programme de réduction de l'usage mis en place par et pour les usagers : autrement dit un autosupport. Il serait aisé de poursuivre la métaphore de la drogue en la poussant extrêmement loin (jusqu'au *Safe Driving*), mais cela ne semble pas utile, car il est préférable de définir ces pratiques pour comprendre les solidarités qu'elles mettent en œuvre.

- **Le covoiturage** consiste à partager un trajet en voiture. Il peut être extrêmement ponctuel à l'image de l'autostop ou régulier dans le cas du trajet domicile-travail par exemple. Le covoiturage implique une coordination (à la différence de l'autostop qui est improvisé) entre le conducteur et ses passagers : ils doivent convenir d'un horaire, un itinéraire et d'autres règles (vie dans l'habitacle, répartition des frais). Le covoiturage est un transport collectif privé à l'aide d'une voiture, ce qui implique que bien que le véhicule relève de la propriété personnelle, son usage est partagé avec des tiers, donc la voiture cesse alors de constituer une bulle d'absolue intimité.
- **L'autopartage** consiste à partager la propriété d'un ou plusieurs véhicules. C'est le principe de la flotte d'entreprise. En conséquence, les utilisateurs ne sont plus les propriétaires exclusifs des véhicules, ce qui implique là encore un effort de coordination supplémentaire de leur part : la voiture n'est plus disponible en permanence et il faut donc planifier et réserver le véhicule pour s'assurer de sa disponibilité. Si l'on transpose la typologie des logements (propriété/location/hôtel), l'autopartage est l'hôtel de l'automobile : autrement dit une location de très courte durée qui interdit de trop s'y déployer sous peine d'y oublier des effets personnels.

Enfin une troisième forme d'autosupport s'est instituée ces dernières années : l'éco-conduite où comment modérer sa consommation de carburant sans pour autant avoir à réduire le nombre de kilomètres parcourus. Ici, comme avec l'achat d'un véhicule sobre, nous ignorons

si la finalité est de réduire la consommation de carburant à kilométrage égal ou d'augmenter la distance parcourue à volume de carburant constant. En effet, comme pour l'amélioration du rendement énergétique des moteurs, nous ignorons ce que l'utilisateur fera du gain, utilisation dont dépend le bilan final de l'opération. Nous voyons poindre ici le risque contre-productif de « l'effet rebond », par lequel le seul impact d'un meilleur rendement des moteurs ou d'une éco-conduite ne serait qu'un plus grand nombre de kilomètres parcourus. C'est pourquoi nous ne développerons pas cette piste ici.

Le covoiturage est une pratique ancienne qui a été remise au goût du jour par internet et la hausse du prix des carburants. Le premier constitue un outil fantastique de mise en relation d'offreurs et de demandeurs de trajets, associé à une notation réciproque des utilisateurs et à une visualisation cartographique des trajets. Le covoiturage constitue alors une sorte d'autostop adulte et outillé, qui fournit des garanties et une traçabilité de la solidarité. Quant au prix du carburant, il semble logique que plus le prix de l'usage solitaire de la voiture est élevé, plus le nombre des conducteurs prêts à partager leur trajet le sera également. Mais il faut noter qu'un certain nombre d'offreurs ne recherchent que la compagnie et non la réduction de leur facture, comme il ressort d'une observation attentive des tarifs pratiqués par certains d'entre eux, qui sont bien en deçà des coûts qu'ils prennent à leur charge.

De même, l'**autopartage** n'est pas un dispositif révolutionnaire, puisqu'il consiste à partager l'usage d'un véhicule ou d'une flotte de véhicules. Après tout, c'est ce que faisait la plupart des ménages jusqu'à l'avènement de la multi-motorisation de masse. Néanmoins dans son acception actuelle, le terme autopartage n'est employé que s'il se réalise en dehors du ménage. Toutefois, nous ne pouvons occulter le fait que les premières formes de ce dispositif se réalisaient autour d'une unité d'habitat : par exemple des voisins qui décidaient d'acheter une voiture en commun et de l'utiliser à tour de rôle³⁰. La véritable nouveauté de l'autopartage est son institutionnalisation en véritable entreprise de service³¹ qui met à disposition des flottes de véhicules disposés de manière à mailler un territoire avec des stations dans lesquelles sont entreposées les voitures. Là encore, l'essor des télécommunications a facilité l'existence de ces dispositifs en géolocalisant les véhicules, en permettant la réservation instantanée à distance ou encore avec les cartes à puce qui permettent d'ouvrir le véhicule sans en détenir la clé de contact.

³⁰ On peut lire une telle généalogie de l'autopartage dans Sloman Lynn, *Car sick: solutions for our car-addicted culture*, Green Books, Foxhole, 2006

³¹ Certains auteurs parlent pour cette raison de « voiture servicielle » voire à ce sujet le colloque organisé par Bruno Marzloff et le groupe Chronos : <http://www.chronosconference.org/> consulté le 04/07/2010

Nous n'avons pas développé d'analyse empirique de ces deux dispositifs car l'autopartage comme le covoiturage ont largement été étudiés par ailleurs³². Néanmoins ils constituent de véritables leviers de réduction de l'usage de l'automobile : le premier en supprimant la propriété du véhicule par l'utilisateur et en rendant visibles et commensurables les coûts d'usage, le second de manière mécanique en augmentant le taux de remplissage des véhicules et en supprimant des trajets autrement réalisés en doublon. Nous ne pouvons donc pas les occulter et une discussion théorique des travaux empiriques réalisés s'impose.

Si l'on se réfère à Shaheen et al.³³, les adeptes de l'autopartage du fait qu'ils ne possèdent pas (ou peu) de véhicule et qu'ils paient chaque trajet à l'unité, réduisent leur kilométrage entre 29 et 58%. De plus, le coût unitaire élevé du déplacement avec une voiture en autopartage encourage aussi à la pratique du covoiturage et le taux de remplissage moyen passerait de 1,3 à 2 personnes par véhicule. En conséquence, les « autopartageurs » utilisent plus les autres modes de transport, y compris les TC, et consomment moins d'espace puisqu'une voiture peut suffire à 10 ou 20 utilisateurs (38 dans le cas de Mobility, la compagnie suisse qui compte 84 500 membres pour une flotte de 2 200 véhicules en 2008³⁴).

Il est donc notoire que l'autopartage fonctionne et répond aux objectifs qu'il se donne. Une autre raison pour laquelle nous n'avons pas analysé empiriquement ce dispositif d'avenir, est que nous attendions l'avancée d'un avant-projet de loi « tendant à promouvoir l'autopartage en France » pour observer son impact sur le terrain. Comment cette loi allait-elle s'y prendre pour favoriser l'essor de cette pratique ? L'avant-projet est devenu projet de loi et fut adopté en première lecture par le Sénat le 11 mai 2006, puis les mois se sont écoulés sans que l'Assemblée Nationale ne se penche sur le texte. Finalement, le texte a été greffé, en catimini pour ainsi dire, au projet de loi Grenelle 2 adopté en première lecture après déclaration d'urgence par le Sénat le 8 octobre 2009. L'autopartage sera donc probablement introduit dans le corpus législatif par l'article 19 de la loi « portant engagement national pour l'environnement » qui comprend 3 paragraphes : le premier définit l'activité d'autopartage³⁵

³² CERTU, Le covoiturage en France et en Europe. Etat des lieux et perspectives, rapport d'étude, 2007

CERTU, L'autopartage en France et en Europe. Etat des lieux et perspectives, rapport d'étude, 2008

PREDIT, Autopartage à Grande Echelle, 2007

Voir aussi la bibliographie sur l'autopartage sur le site de communauto <http://www.communauto.com/biblio.html> consultée le 2/03/2010

Mais aussi la thèse de Stéphanie Vincent, *Les « altermobilités » : analyse sociologique d'usages de déplacements alternatifs à la voiture individuelle. Des pratiques en émergence ?*, sous la direction de Dominique Desjeux, Paris V, 2008

³³ Shaheen Susan, Sperling Daniel, Wagner Conrad, « Carsharing in Europe and North America : Past, Present and Future », *Transportation Quarterly*, vol. 52, n° 3, 1998, pp. 35-52

³⁴ http://www.mobility.ch/upload/images/Geschichte/Wachstumsgrafik_F.png consulté le 2/03/2010

³⁵ La définition légale est « la mise en commun au profit d'utilisateurs abonnés d'une flotte de véhicules de transports terrestres à moteur. Chaque abonné peut accéder à un véhicule sans conducteur pour le trajet de son choix et pour une durée limitée. »

et annonce la création par décret du Conseil d'Etat d'un « label autopartage »³⁶, le second modifie le code général des collectivités territoriales de manière à permettre aux maires de créer par arrêté motivé des emplacements de stationnement dédiés à l'autopartage, comme ils le faisaient auparavant pour les personnes handicapées ou invalides, enfin le troisième modifie l'article 28-1 de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs de 1982 pour accorder une place spécifique aux véhicules labellisés « autopartage » dans le volet stationnement des Plans de Déplacement Urbains.

Malgré ce parcours parlementaire quelque peu chaotique, ce texte portait pourtant d'un constat lucide du sénateur Ries : l'autopartage fonctionne, il s'est développé à grande échelle dans tous les pays germanophones, ainsi qu'en Angleterre et aux Etats-Unis, mais en France il reste un épiphénomène. Pourquoi ce « retard français » ? Le texte de loi considère que c'est le vide juridique qui règne autour de l'autopartage qui en est responsable, au moins en partie. Est-ce une location ? Dans ce cas, c'est aux loueurs traditionnels qu'il revient d'organiser ce marché. Est-ce un service public ? C'est alors aux Autorités Organisatrices de Transport de prendre l'initiative. Est-ce une coopérative associative, sur le modèle des AMAP³⁷ ? C'est alors à la société civile de prendre les devants. Mais cette absence de statut juridique est-il véritablement la cause unique de la lenteur de cet essor ? D'une manière générale, la loi possède toujours un temps de retard sur les nouvelles pratiques dont elle clarifie le statut et régule le fonctionnement. Le vide juridique est souvent un terreau fertile pour la prolifération de pratiques nouvelles que la loi viendra réguler *a posteriori*. Le fait que le *business plan* n'est pas viable est souvent mis en avant : les clients potentiels sont trop rares, l'investissement de départ est trop lourd et la taille critique à atteindre pour devenir attractif est trop élevée. C'est ce qui expliquerait que l'initiative privée (associative comme entrepreneuriale) est découragée, d'où le besoin d'une aide publique et donc d'obtenir un statut de service public permettant des avantages sous forme de subventions sans risque d'être accusé de distorsion de marché et de concurrence déloyale envers les loueurs traditionnels, c'est-à-dire longue durée et sans abonnement.

Nous ne serons pas en mesure de confirmer ou d'invalider l'hypothèse selon laquelle c'est le contexte juridique français qui a empêché l'essor de l'autopartage, car la loi a tardé à se mettre en place. Nous pouvons néanmoins formuler une autre hypothèse, dans le cas où légiférer ne produirait qu'un faible essor. La propriété privée est une des dimensions centrales de l'attachement à l'automobile. Les automobilistes y tiennent et ne la partagent pas, ils aiment qu'elle soit toujours à leur disposition, qu'elle les attende au garage ou au

³⁶ Décret dont la publication se fait attendre et dont la formulation donnera une signification concrète à l'article de loi qui est très évasif.

³⁷ Associations pour le Maintien d'une Agriculture Paysanne. Elles mettent en relations directes des consommateurs adhérents et un agriculteur qui les fournit régulièrement.

piéd de leur immeuble, que ses sièges et rétroviseurs restent ajustés à leurs réglages personnels, que l'autoradio contienne le disque qui leur plaît...

L'autopartage manque de clients potentiels, car une trop grande part de la population dispose déjà d'une voiture. En fait, ce dispositif est séduisant pour ceux qui ne possèdent pas de voiture ou qui en possèdent une qui ne leur sert pratiquement jamais. L'autopartage semble une application de ce que Rifkin nomme *l'âge de l'accès*³⁸, transposée au marché des mobilités. Il est d'ailleurs intéressant d'observer que dans son livre, l'auteur mise sur le *leasing*³⁹ comme voie d'avenir pour l'automobile et qu'il n'évoque à aucun moment la piste de l'autopartage. Avec le *leasing*, comme avec le téléphone portable, l'abonné reste le seul usager du véhicule (ou du terminal) : la relation d'exclusivité n'est donc pas abolie avec la suppression de la propriété.

Nous pouvons donc formuler l'hypothèse suivante : nous sommes attachés à la propriété exclusive de nos véhicules plus que nous ne sommes attachés directement à ces derniers. D'ailleurs le leasing nous ferait passer de propriétaire à locataire, ce qui paraît acceptable si cela nous permet de conserver l'exclusivité d'un véhicule dont nous ne serions pas en mesure d'être propriétaire. En revanche, passer à l'autopartage, ce qui signifie mettre un terme à notre droit d'exclusivité permanente sur l'objet et implique d'en partager l'usage avec d'autres, donc de s'inscrire dans un processus de réservation de type « file d'attente » comme si nous logions à l'hôtel, voilà qui semble inacceptable pour le plus grand nombre.

Avant d'aller plus loin dans la réflexion sur les composantes de l'attachement à l'automobile, revenons aux dispositifs que nous avons étudiés empiriquement et qui diabolisent l'automobile.

2.4. Autopatch[®]

2.4.1. Présentation du dispositif

Avec ce terrain nous poursuivons dans le plagiat, mais cette fois avec celui d'un substitut nicotinique bien connu. L'agglomération de Chambéry et son délégataire Véolia ont décidé de lancer une campagne promotionnelle innovante⁴⁰ pour inciter à l'usage de leur réseau de bus, le STAC. Selon le responsable du marketing du STAC, l'idée de la campagne part d'un *brainstorming* en présence des cadres de l'entreprise de transport et les créatifs de l'agence

³⁸ Rifkin Jeremy, *L'Âge de l'accès*, La Découverte, Paris, 2000.

³⁹ Le leasing est une location de longue durée, vous versez un abonnement mensuel à un opérateur et vous disposez en échange d'un véhicule régulièrement renouvelé.

⁴⁰ Cette campagne a été récompensée par un prix. Cf. Garnier Sandrine, « Chambéry récompensé au Forum Cap'Com » *Ville&Transports magazine*, 16/01/2008, p.13

de communication (BLLB Communiquez, basé à Villeurbanne) dont ils se sont alloués les services : « L'idée c'était justement de faire cet « autopatch », parce qu'à l'époque, quand on avait travaillé dessus, on était aussi dans un contexte de mise au pilori des fumeurs. Du coup, le directeur de l'agence a dit «mais, il y a une sorte de [il frappe son épaule pour mimer le geste de la personne qui colle son patch]... autopatch, on peut proposer le bus comme étant un patch contre la voiture, en plus on sera dans l'air du temps, parce qu'on entend beaucoup parler des fumeurs etc. ». Donc voilà, au début l'idée d'autopatch, le concept c'était ça.».



Photographie n°1 : Covering d'un bus aux couleurs de la troisième campagne

La campagne se déroule donc une première fois à l'automne 2006 : au départ c'est une campagne d'affichage accompagnée de la distribution de tracts comprenant une classique « offre d'essai gratuite ». Cette distribution possède déjà une originalité : les « tracteurs » sont déguisés en infirmier et collent les tracts derrière les essuie-glace, mais aussi de temps à autre se placent aux feux et abordent l'automobiliste au volant.

La parodie est tellement bien faite que certains automobilistes pensent que les tracts s'adressent aux fumeurs ou que les « tracteurs » sont en fait des infirmiers (ou des élèves infirmiers) en grève. La campagne connaît son petit succès médiatique, elle fait parler d'elle ce qui est son but : attirer l'attention. Elle fait rire, ce qui donne une image sympathique du réseau.

Durant l'été une seconde session est lancée à moindre frais et se limite à une nouvelle affiche qui fait office de « *piqûre de rappel* », selon les mots de notre interviewé. Le nombre d'essais « transformés » n'est pas extraordinaire (voir le tableau de la page suivante), mais pas non plus aussi mauvais qu'avec une campagne de *mailing* traditionnelle, pour laquelle le

taux de réponse est en général très bas, surtout quand elle s'adresse uniquement aux prospects, c'est à dire les non-clients, une population *a priori* hostile⁴¹.

L'année suivante, forte de son succès, la campagne est étoffée. Elle reprend les moyens précédents et ajoute aux tracts un objet publicitaire : une plaquette de chewing-gum habillé aux couleurs de la campagne⁴² et qui au premier regard pourrait facilement passer pour un paquet d'« autorette » pour être précis dans la dénomination commerciale. Cette fois, l'équipe se trouve renforcée par l'intervention de quatre comédiens professionnels qui iront à la rencontre des Chambériens sur la place du marché le samedi (accompagnés de deux caméras pour réaliser un film de promotion interne au groupe Véolia) et d'un stand de yoga monté dans la principale rue piétonne, pour aider les automobilistes à se détresser.

moment	campagne	coûts	support/prestation	slogan	Retours*
automne 2006	Autopatch 1	29 000 €	affiches, flyers, covering	Autodépendance ? Réduisez votre consommation de carburant	133
été 2007	Autopatch 2	8 500 €	affiches, covering	Autodépendance ? C'est le moment d'arrêter ! Cet été, essayez gratuitement le bus	40
automne 2007	Autopatch 3	46 000 €	affiches, flyers, covering, comédiens, objets publicitaires, stand yoga	Stress, pollution, problèmes de circulation ? Respirez mieux, prenez le bus.	112

Tableau n°1 : bilan des trois campagnes (* les retours sont les personnes ayant demandé une semaine d'essai gratuite, parmi elles certaines ne l'ont pas utilisée), sources STAC

C'est à ce troisième volet de l'opération que j'ai assisté en Novembre 2007, par une semaine glaciale. Le froid a grandement limité l'action dans la rue piétonne, faute de piétons. En revanche la prestation des comédiens sur la place du marché s'est révélée d'un haut intérêt sociologique. C'est ce dispositif que je propose d'analyser ici. Grâce à l'aimable coopération du groupe Véolia, j'ai pu exploiter les heures de *rush* du film et ainsi analyser la réaction des Chambériens face à la prestation des acteurs : un pur dispositif ethnométhodologique⁴³ dans lequel les comédiens ont brillé. Leur rôle consistait à aborder les passants, déguisés en chirurgiens, et à les interroger dans des termes médicaux et réprobateur sur leur « usage de l'automobile » : sa fréquence (tous les jours ? le matin ? le soir ?), sa durée (depuis quelle âge ?) son contexte (seul ? à plusieurs ? votre famille est au courant ?). Le chaland peut penser que c'est un gag, et ça l'est en grande partie, mais il rit jaune, car personne n'est

⁴¹ Si l'on juge la campagne sur son pouvoir de conversion à l'usage des TC on constatera grâce au suivi téléphonique réalisé suite à la première campagne que l'opération est un coup d'épée dans l'eau. Entre 6 et 7 personnes qui n'utilisaient jamais le bus auparavant affirment désormais l'utiliser régulièrement. La performance de ce type de campagne se juge bien plus à l'aune d'un travail de réputation au long terme que sur sa capacité de conversion instantanée. Cf. annexe 11. Usage des modes de transport avant/après autopatch.

⁴² Les annexes 12 à 18 présentent des pièces relatives à la campagne : les supports, les acteurs et deux entretiens.

⁴³ Coulon Alain, *L'éthnométhodologie*, PUF, « Que sais-je ? » Paris, 1987

dupe que derrière cet habillage humoristique, la critique est acerbe et caustique. On rigole, mais sur la défensive. Approchons nous un instant.

2.4.2. Stratégies de défense : « Je m'en fous de la pollution, moi pour aller travailler, il faut bien que je prenne ma voiture »

Traiter l'automobiliste comme un drogué, c'est l'obliger à justifier personnellement sa pratique. Autopatch constitue donc un dispositif d'analyse empirique de ce que Boltanski et Thévenot ont théorisé comme la justification en public, qui n'est autre que la réponse argumentée à une dénonciation⁴⁴. Face à l'impératif de justification de l'automobilisme qu'implique le dispositif, chaque interlocuteur a deux possibilités : plaider coupable ou non-coupable. Il peut aussi alterner ou reporter l'accusation vers un tiers.

A. Où l'accusé plaide coupable avec des circonstances aggravantes

Dans ce cas, il se présentera comme un méchant-automobiliste-qui-pollue qui utilise sa voiture tous les jours voire tout le temps, parfois accompagné mais seul le plus souvent. Peut-être avouera-t-il posséder un gros véhicule, un break ou un 4X4, ou encore un véhicule ancien qui fume beaucoup. Dans ce cas, il expliquera qu'il n'a pas le choix (pas d'alternative digne) ou que la solution serait le « vrai véhicule propre », celui qui ne pollue pas... celui qui n'existe pas pourrait-on ajouter.

Nous n'avons relevé que quatre cas de personnes ayant opté principalement pour ce type de réponse (13, 18, 25, 39).

13 : « *en plus sa voiture elle fume beaucoup ! [...] en plus, elle habite place des Eléphants, là où il y a tous les bus qui passent* »

18 : « *je suis à un stade avancé. Le bus ça va être difficile [...] avec une grosse voiture polluante et tout. Moi je suis la totale* »

25 : « *tout le temps [...] toute seule [...] je pollue complètement [...] des palliatifs, pourquoi ?* »

39 : « *depuis 6 ans [...] tous les jours [...] tout le temps [...] seul* »

⁴⁴ Boltanski Luc, Darré, Y., & Schiltz, M.-A., "La dénonciation" in *Actes de la recherche en sciences sociales*, n°51, 1984, pp.3-40.

Boltanski Luc et Thévenot Laurent, *De la justification. Les économies de la grandeur*, Gallimard, NRF, Paris, 1991

Mais ce genre de discours peut aussi se trouver dilué dans un plaidoyer coupable avec circonstances atténuantes certains se qualifiant à la fois de « *gros conducteur* » et de « *grand marcheur* » (37). Par ailleurs les cas évoqués ci-dessus ne sont pas purement coupables. Le couple 13 évoquera une bi-résidentialité qui explique leur bi-motorisation. 18 affirme avoir tenté de prendre le train récemment mais avoir abandonné à cause d'une grève. 25 évoquera le fait que son entourage se comporte de la même manière et le couple 39 évoquera le sempiternel « *on est obligé d'avoir la bagnole pour aller au boulot* ».

B. Où l'accusé plaide coupable mais avec des circonstances atténuantes

Le « patient » se présentera alors comme un automobiliste raisonné, conscient, voire sur le chemin de l'abstinence. Il minimisera son usage qui se limite bien évidemment au strict minimum nécessaire et le présentera comme une entorse légitime au principe supérieur commun (une sorte de légitime défense ou de cas de force majeure). Il valorisera ses pratiques alternatives qu'il affirmera mettre en œuvre dès que cela est possible. Il nous présentera ces « bonnes » pratiques comme des compensations versées pour l'usage de la voiture, un peu à la manière des rachats de CO₂. Il fait des efforts mais ce n'est pas toujours possible, car parfois « on est obligé ». Ce genre de discours est largement majoritaire ce qui témoigne de l'air du temps, mais aussi de la puissance normative du dispositif, pourtant comique. L'usage de l'automobile tend à être culpabilisé comme un plaisir égoïste s'il n'est pas justifié par la situation. Le tout-automobile, l'autosolisme et l'automobile-plaisir ou -passion sont dégradés car ils menacent et mettent en danger le bien commun ultime : l'écosystème terrestre. Mais lorsqu'on y est contraint, conduire une voiture semble tolérable. Le délit véritable n'est donc pas le simple usage, mais son excès. C'est donc les circonstances qui permettent de qualifier un usage d'abusif et de le mettre en accusation. S'il est circonstancié, l'usage sera toléré car justifié par un contexte dans lequel aucun autre choix n'était possible.

Les exemples ne manquant pas, nous n'en présentons qu'une sélection :

12 : « *et oui, malheureusement, j'ai une voiture. Je ne la prends pas très souvent, mais parfois...obligée.* » et à propos des bus « *Après 20 H, il n'y a plus rien, ça n'a pas de sens vous êtes bien d'accord ? Un de mes jeunes est bénévole à la croix rouge et bien il faut que j'aille le chercher. Je fais beaucoup de vélo, mais il y a très peu de civisme entre les voitures et les vélos. Donc c'est très risqué quand même. Donc la nuit, en vélo, c'est encore pire. Donc voilà, à ce moment là je suis obligée de prendre ma voiture* »

22 : l'usage de la voiture est un « *mal nécessaire* »

27 : « *on prend pas tous les jours la voiture, parfois mon amie prend le STAC.* »

30 : « *J'ai été obligée. Je me suis sentie obligée. Personne ne m'aidait pour me conduire à tel ou tel endroit. J'ai adopté un enfant et il faut bien l'emmener à gauche et à droite.* »

35 : Un jeune employé du fleuriste qui est aussi un apprenti conducteur : « *Faut bien commencer. Faut bien apprendre.* » Il conduit seul et « *Tous les jours pour aller au travail* ». « *Je m'en fous de la pollution, moi pour aller travailler, il faut bien que je prenne ma voiture* ». Il habite à Grenoble et dit utiliser le tramway là-bas. Mais quand il vient à Chambéry le samedi pour le marché : « *On met le camion là. Faut bien qu'on amène les fleurs.* »

36 : « *Quand on va aux champignons, il faut la voiture. [...] Quand on peut s'en passer, on s'en passe. On prend le STAC. On a not' carte.* »

Dans ce type de réponse, nous voyons se dessiner un panel des « cas de force majeure » possibles : de l'obligation salariale à la cueillette des champignons. Chacun veut bien contribuer au monde commun, mais la pollution n'est pas une entrave assez sérieuse pour ne pas se rendre à son travail : IL FAUT être réaliste...

C. Où l'accusé plaide non coupable

Le quidam est innocenté. Il n'a pas de permis ou pas de voiture, donc de fait il est innocent. Il pourra alors défendre les pauvres automobilistes forcés à conduire du fait de la localisation de leur domicile (6, 15), mais aussi, s'il est jeune, annoncer qu'il souhaite devenir automobiliste et passer son permis, car bien qu'innocent, devenir coupable serait pour lui une situation bien plus confortable que celle qu'il occupe actuellement (19, 40). Dans ce cas, la personne est innocente par la force des choses et n'est pas libre de choix. C'est donc le cas de figure inverse de l'automobiliste qui prend sa voiture faute de pouvoir faire autrement. Néanmoins, il faut retenir que l'absence de voiture et de permis peut aussi résulter d'un choix. Il existe donc une forme de captivité consentie, comme ici :

15 : « *Moi je n'ai pas de voiture et pas de permis. Mon mari non plus. Donc on est tout le temps dans les transports en commun. Donc dans tous les cas, c'est notre mode de vie⁴⁵ depuis toujours et on va continuer. [...] Le problème c'est qu'on devrait plus développer les transports en commun à l'extérieur, parce que nous on habite en ville. Les gens qui habitent à l'extérieur, il faut bien qu'ils se rendent au travail.* »

L'accusé peut aussi reporter l'accusation vers un tiers, ce qui revient à dire qu'il est innocent.

D. Où l'accusé dénonce à son tour

A défaut de s'innocenter complètement, l'accusé pourra dénoncer la loi comme inadaptée avec le recours éventuel au « tous coupables, donc tous innocents » : quelqu'un qui agit

⁴⁵ Il est intéressant d'observer que cette personne emploie la même formule que le slogan qui est affiché sur tous les bus : « j'y vais sans ma voiture... c'est mon mode de vie ».

normalement ne peut pas être jugé coupable (25, 32). Autrement dit, comme tout le monde utilise l'automobile, on ne peut pas criminaliser ou pathologiser un tel comportement. Il pourra aussi relativiser son infraction au regard des « mauvais automobilistes », ceux qui abusent vraiment (conduisent seuls, fréquemment, sans discernement) et ne prennent pas en compte l'environnement commun (14, 38). En pointant de cette manière les pratiques abusives, il se rangera du côté du « médecin » pour lui montrer qu'il partage son jugement et qu'il est du bon côté idéologique. Enfin il pourra même tenter d'inverser le jugement et se présenter comme une victime ou le simple exécutant dont le commanditaire n'est autre que l'Etat ou le Système qui l'obligent à conduire (9, 17, 32). Voici une compilation des reports d'accusation, nous prenons le soin de tous les présenter car ils sont censés dénoncer les vrais coupables.

9 : L'homme « *le jour où on fera une vraie politique des transports (bon marché, horaires adaptés), à ce moment-là j'écouterai les gens qui parlent de ça !* ». Sa femme poursuit : « *moi je me suis abstenue sur le PDU, parce que je trouve qu'on se fout de not' gueule. On va construire une salle polyvalente à 38 millions d'euros et on nous dit qu'il n'y a pas assez d'argent pour le PDU. Mais si on veut des transports publics corrects et bien on met l'argent et je suis totalement d'accord. Mais là, on se fout de nous. Le réchauffement climatique, ce qui se passe au pôle Nord, vous savez ? Et on nous dit « ne jetez pas votre sac en plastique » (moi je ne le jète pas). On nous dit : « attendez...votre poubelle... ».* On se fout de qui ? On va vous mettre un éco-péage ici et là. Et les multinationales pendant ce temps là, elles se gambergent ? Alors il faut savoir qui est responsable. Moi je ne suis pas responsable que ma machine à laver ne dure qu'un an. **Je ne suis pas responsable qu'on a développé la voiture, parce qu'on nous a mis dans cette situation et maintenant qu'on veut revenir à une situation correcte, on n'y met pas les moyens et on culpabilise le péquenot.** Moi je n'ai pas envie d'aller à l'hôpital psychiatrique, et je marche, et je fais du vélo [...] C'est au delà de la colère, il va bien falloir changer ! Vous ne croyez pas que ça va exploser tout ça ? Vous avez vu ce qu'ils nous font ? Et les tribunaux ? On va dire aux gens qu'il faut aller aux tribunaux à pied ? On se fout de not' gueule ! »

14 : « *Ceux qui ont tout le temps la voiture ils s'en fichent. Ils ne prendront jamais le bus. Et nous pendant ce temps là, on a leurs pots d'échappement.* »

17 : « *Moi, ce que j'aimerais, c'est qu'ils continuent de s'améliorer au niveau des véhicules non-polluants. Parce que je crois qu'il y a pas mal de choses à faire, mais c'est politique... Je pense que c'est politique.* [Les comédiens lui demandent de reformuler son message] *Je pense que si au niveau politique on pouvait faire mieux pour les véhicules écologiques, ce serait mieux. Moi, je serais prêt à acheter un vrai véhicule qui ne pollue pas, pour mon prochain... parce qu'elle a 10 ans ma voiture. Je suis conscient que la pollution... pollue. [...]* Mais moi quand je suis dans Chambéry, je fais tout à pied ou en vélo. C'est simplement pour les sorties externes, hors Chambéry. Chambéry, c'est une petite ville. »

32 : elle possède une voiture « *depuis 69* » et l'utilise « *tous les jours. Bien sûr ! Tout le monde fait pareil [rires]* Ce n'est pas possible d'arrêter, c'est le système qui veut ça »

38 : « *Moi quand je descends de Chambéry-le-haut, je roule au minimum, je passe éventuellement ma cinquième. Je ne devrais pas le dire mais je me mets même au point mort sans le moteur qui tourne et je vois des cinglés qui me doublent en accélération, surrégime, pour freiner un peu plus tard.* »

2.4.3. Que nous apprennent les prévenus d'Autopatch ?

Comme il est écrit plus haut, il est possible de passer d'un type de défense à l'autre et l'accusé n'est pas forcément entièrement d'un côté ou de l'autre de la frontière. Mais au-delà de l'élaboration d'une stratégie de défense, que nous apprennent ces discours de justification de l'usage de l'automobile ? L'air du temps auquel je faisais référence est une transition de l'automobile comme solution (libératrice) vers une automobile qui fait problème (aliénante) et qui se retrouve donc controversée, alors même qu'elle est devenue la norme : la façon juste et normale de se déplacer.

Le dispositif mis en place par les comédiens cadre le domaine des réponses acceptables. C'est ce dispositif qui produit les réponses en les orientant abusivement. En conséquence, un axiome central est partagé (de gré ou de force) par toutes les personnes interrogées : « l'usage de l'automobile est néfaste ». Que ces personnes se présentent comme des gentils ou des méchants automobilistes, des bons ou des mauvais élèves, tous reconnaissent que plus on l'utilise plus on met à mal le collectif. Personne ne prend le contre-pied qui consisterait à affirmer que « l'automobilisme c'est bien » ou même que « c'est parfait », donc qu'il n'y aurait aucun problème à résoudre, ni même à poser. Personne ne nie l'existence d'un problème et ne prend la défense de l'automobile, du moins parmi les personnes qui répondent au « questionnaire de santé » des comédiens déguisés en docteurs⁴⁶.

Il existe donc un décalage flagrant entre une réprobation partagée dans les mots et une pratique ordinaire ou quotidienne dans les faits ou pratiques. Les personnes ne défendent pas l'automobile, au mieux défendent-elles leur usage circonstancié de celle-ci en l'absence d'alternatives.

Ceci nous conduit à reprendre le schéma que Dominique Boullier élaborait pour analyser les jugements portés sur les émissions de télévision⁴⁷. Ces discours partaient dans trois directions :

- le goût (j'aime ou pas) qui réfère à des univers d'appartenances
- le jugement (c'est bien ou mal) qui renvoie à un principe supérieur commun

⁴⁶ Nous regrettons le fait que les comédiens n'aient pas croisé un Christian Gerondeau ou un Claude Allègre en train de faire son marché : le débat d'idées aurait probablement été riche d'enseignement.

⁴⁷ Boullier Dominique, *La télévision telle qu'on la parle*, L'Harmattan, Paris, 2003, p.143

- la pratique (je regarde ou non) qui pointe vers les contraintes du milieu.

Ce modèle est transposable à notre dispositif aux différences près que ce dernier réproue à l'avance l'usage interrogé du point de vue du bien commun (donc « l'automobile, c'est mal »⁴⁸) et qu'il interroge cet usage d'un point de vue général sans détailler les nuances qui existent (ce que les personnes interrogées s'empressent de faire dans leurs réponses), d'où cette condamnation générale. Mais c'est « un mal nécessaire », comme le dit à juste titre un des passants, et dans la plupart des réponses on l'utilise malgré ce désaveu. Seul le rapport entre la pratique et le jugement est nécessairement paradoxal : « je conduis bien que je trouve ça mal ». Mais d'autres contradictions peuvent apparaître et être plus ou moins bien articulées à l'argumentaire.

Dans un premier cas, je peux considérer sur l'axe du goût que « je n'aime pas conduire », ce qui me permettra d'être en accord avec mon jugement négatif et la contradiction apparente avec la pratique « je pratique bien que je n'aime pas » sera surmontée en plaçant la pratique dans le domaine de l'obligation et de la contrainte du milieu. C'est ce que fait la grande majorité des personnes interrogées. « Je conduis parce que je suis obligé de le faire, bien que je trouve ça mal et que je n'aime pas ça »

Dans l'autre cas, « j'aime conduire » ce qui contredit mon jugement mais libère ma pratique que je peux présenter sous un jour positif : « je conduis et j'aime ça », voire « je conduis parce que j'aime ça » (bien que c'est mal). Dès lors, conduire n'est pas seulement une contrainte de l'environnement, c'est aussi un choix personnel.

Dans un cas, notre propre pratique est subie : on se présente alors comme victime d'un contexte. Dans l'autre, cette pratique nous apporte du plaisir, mais celui-ci n'est plus avouable (comme il l'était auparavant) car devenu politiquement incorrect. Vis-à-vis du mal que constitue l'automobile au niveau le plus public, il n'est pas ou plus possible, dès lors que l'automobile n'est plus légitime, d'expliquer sa conduite par son seul plaisir personnel. L'argumentation en public traduit donc cette pratique par un choix de bon sens, de normalité et de rationalité. Bien que d'un point de vue collectif se servir d'une automobile soit critiqué, d'un point de vue personnel, c'est un choix de raison : c'est le mode de transport le plus rapide, le plus pratique, le plus fonctionnel, le moins cher (ramené au km) et le plus valorisé (jusqu'à peu) et pour preuve, puisque « tout le monde le fait ».

Nous pourrions penser que ceux qui plaident coupable sont aussi ceux qui aiment conduire. Au regard de l'analyse des réponses formulées, aucun lien ne peut être établi entre la stratégie de défense du « patient » et le plaisir que suscite chez lui la conduite. Bien au

⁴⁸ Le discours télé décrit par Boullier légitime certaines émissions et en condamne d'autres. Dans notre cas, l'usage est néfaste en général. Nous verrons ailleurs, que certains usages sont moins mauvais que d'autres (covoiturage, autopartage), mais d'une manière générale, l'usage normal est décrié publiquement.

contraire, les seules personnes qui ont affirmé que conduire est une envie ou un plaisir ont préalablement plaidé non-coupable et montré patte blanche en démontrant qu'elles étaient modérées. L'un en se présentant comme un militant du vélo qui pratique la « vélorution » et se déplace en scooter électrique (7), l'autre conduisant de moins en moins en partie du fait de son âge avancé (8)⁴⁹ et la dernière en déclarant avoir vendu le second véhicule du ménage et obligé son mari à se rendre à son travail en bus (5)⁵⁰.

Finalement, le goût pour la conduite ne semble pas un déterminant sérieux des conduites, bien qu'il ait été démontré ailleurs que ceux qui aiment conduire le font plus que ceux qui n'aiment pas ça⁵¹. Notre dispositif d'observation, nous révèle avant tout l'importance des contraintes de la situation qui font que le choix modal constitue rarement un véritable choix, mais exprime bien plus souvent une obligation, si l'on en croit les justifications mobilisées par nos passants dans leur défense et qui s'expriment en termes de « bien obligé » ou « il faut bien que ». Si on descend vers une granulométrie plus fine du discours on discerne deux variables qui se croisent : la première étant celle de la stratégie de défense mobilisée et la seconde celle du degré de liberté qui qualifie l'usage des modes de transport. En fait, c'est pour chaque trajet réalisé qu'il faudrait demander à la personne si le mode emprunté a résulté d'un choix ou d'une nécessité, hélas le dispositif accusait l'automobile en général.

La parole la plus intéressante pour comprendre cette oscillation entre le choix et la nécessité est celle d'un militant qui montre toute la complexité de l'effort de détachement de l'automobile. Il possède une voiture mais est venu faire son marché en scooter électrique « *parce que ça évite de faire de la pollution en ville. En vélo ce serait mieux, mais chargé de 5kg [...] Malgré une vie infernale, on arrive à s'en passer. Il faut être organisé et surtout avoir beaucoup d'imagination. Quand on n'a pas d'imagination, on prend la voiture. Quand on a un peu d'imagination, on y arrive. Maintenant, on n'y arrive pas tous les jours. Mais quand on y arrive neuf fois sur dix, déjà... De temps en temps, on en a quand même besoin. On n'est pas parfait. Moi, je suis comme vous : j'en ai envie. Mais on a le droit d'avoir des envies. C'est bien les envies, mais le tout c'est d'avoir aussi d'autres envies. Moi j'ai acheté un tandem pour ma famille et on peut attacher une troisième roue pour mettre un enfant à l'arrière, comme ça on est trois... On fait tous les mois la vélorution [...] Il y a les transports en commun, mais il y a aussi le vélo ! Et puis de temps en temps, on prend quand même la voiture, hein ! Même si on voulait s'en passer, des fois on ne peut pas. À ce moment là, on la prend. Mais si neuf fois sur dix on s'en passe, ma foi. [...] Il y en a beaucoup qui pense que c'est la solution, qui*

⁴⁹ « depuis toujours, depuis que j'ai l'âge de trente ans je conduis. Je suis contente de conduire, mais là j'ai 72 ans et je commence à fatiguer »

⁵⁰ Elle dit que conduire n'est pas une contrainte car elle conduit tous les matins « au bord du lac ».

⁵¹ Steg Linda « Car use : lust and must. Instrumental, symbolic and affective motives for car use » *Transportation Research part A*, n°39, 2005 pp147-162

ne font pas le pas, qui se disent : « il faut que je le fasse ». On a toujours un prétexte pour dire : « je ne le fais pas aujourd'hui, je le ferai demain ». Mais un peu de hausse du prix du pétrole et ça arrange les choses. [...]»

Cet homme n'est pas du tout représentatif de la majorité des personnes rencontrées, mais son expérience d'un détachement progressif nous éclaire sur les difficultés qu'il rencontre. Il s'autorégule et lutte contre la pente naturelle du « manque d'imagination » et de son désir personnelle. Il n'annihile pas ce dernier, mais le tempère. Il domestique son envie de voiture et la compense avec d'autres envies. Il reconnaît qu'il n'est pas parfait, qu'il n'y arrive pas toujours, mais il essaie et se satisfait d'y parvenir « neuf fois sur dix ». Nous pensons alors au rocher de Sisyphe, comme s'il n'existait pas d'état de détachement achevé et absolu, conquis de haute lutte une fois pour toute, mais seulement un processus éternellement recommencé de détachement relatif. L'attachement serait une force et le détachement un effort de résistance à cette force.

Avant de poursuivre la discussion nous pouvons déjà tenter de résumer ici le message formulé collectivement par les quidams saisis à vif par le dispositif : « Nous sommes obligés de prendre notre voiture et le déplorons, mais nous sommes prêts à faire des efforts, et on aimerait même franchir le pas, car nous sommes conscients des enjeux et nuisances, néanmoins ces efforts nous ne les ferons qu'à condition qu'on nous propose une alternative acceptable »

Autrement dit : « le changement : oui mais... ». Certains affirment « oui, regardez déjà tout ce que je fais » d'autres accusent « et eux ne font rien pendant ce temps ». Mais tous s'accordent sur le fait qu' « il ne faudra pas nous en demander beaucoup plus » et surtout ils posent leurs conditions « je changerai le jour où... ».

2.5. Pathologiser un attachement normal ou rééquiper l'automobiliste en libre-arbitre ?⁵²

2.5.1. L'automobiliste, un grand malade qui s'ignore ?

Toutes les critiques qui pathologisent l'usage de l'automobile réalisent un long travail de construction d'une maladie nouvelle. Comme le tabagisme ou l'alcoolisme, l'autoolisme (ou l'automobilisme) a d'abord été, et est encore une pratique normale, évidente et indiscutable. Des artisans de la preuve s'évertuent patiemment à démontrer les nuisances et l'irrationalité de cette pratique. Ils fondent un faisceau de présomptions, qui en se cumulant finissent par établir fermement des accusations affligeantes. Au terme de ce processus, ils ont démontré aux yeux de tous et à force d'expertises et d'alliances mutuelles que la consommation d'alcool, de tabac, ou pourquoi pas d'automobiles, est néfaste pour la santé (physique, sociale, mentale, environnementale ou économique). Comme il a été dit plus haut, l'autoologue est plus proche de l'alcoologue que du tabacologue car la culture n'est pas dans son camp. Il ne peut que prôner la modération et non l'abstinence, car cette dernière est encore plus fermement condamnée que l'abus. L'autoologue ne peut s'en prendre qu'à l'excès d'automobile sans remettre en cause l'usage, sous peine d'être inaudible et incompréhensible. Néanmoins, en plus des expériences de *selfhelp* et de substitution que nous avons relatées, il existe aussi une « cure de désintoxication pour les accros de l'automobile » que nous devons évoquer.

La « Zenius expérience » a lieu depuis quatre ans à Nantes et propose de publiciser la « cure » d'abstinence de quelques automobilistes pendant huit semaines. Le site web vaut le détour⁵³. Une observation attentive des participants démontre que le dispositif prêche des convaincus (comme Autoholics). L'objectif est une nouvelle fois de communiquer davantage que d'expérimenter et de mettre à l'épreuve des automobilistes « dépendants ». Les candidats à la cure sont des volontaires (ce qui est logique, on ne va tout de même pas recourir à l'injonction thérapeutique) et à la lecture de leurs profils, pas un seul n'est un

⁵² Cette conclusion reprend le titre d'une présentation réalisée au cours de l'atelier « Arbitrer les attachements » organisé par le RT 11 de l'Association Française de Sociologie, le 31/03/2010.

⁵³ <http://www.zenius.fr/zenius/experience/> ; voir aussi le blog <http://www.facilitateur-mobilite.com/category/experience-zenius/> tous les deux consultés le 18/02/2010 ; voir aussi le profil des participants en annexe 18.

véritable « accro à l'automobile ». Cela se comprend car la cure est organisée par un loueur de voiture, qui a intérêt à ce que les Nantais vendent leur véhicule personnel, soutenu par les acteurs privilégiés de l'alternativité nantaise (la TAN, Nantes Métropole, Bicloo, Marguerite). Nous comprenons que les alliés soient des acteurs intéressés, ne soyons pas naïf, mais du coup les comptes rendus et le dispositif en entier (comme autoholics anonymous et Autopatch) sont suspects de conflit d'intérêt. Pourrait-on voir un véritable « car addict » participer à l'expérience et conclure à son terme qu'il est heureux de retrouver sa « chère bagnole » ? Ce serait contre-productif du point de vue de la communication, mais bien plus réaliste pour celui de l'expérimentation.

Le défaut indiscutable de cette posture pathologisante est qu'elle disqualifie d'emblée l'automobiliste en tant que citoyen apte au choix. En ce sens, elle l'infantilise et considère qu'il se trompe sans que cela soit de sa faute, puisque sous influence, il est incapable d'arbitrer et de décider correctement. Comme le clamait le site des autoholics anonymous « *Non, la responsabilité de nos désordres actuels – bruit et pollution, mort et blessure, fléau automobile et étalement urbain – ne doit pas reposer sur vos seules épaules de conducteur individuel. Vous êtes la victime d'une industrie du transport puissante et ne servant qu'elle même qui a tiré avantage de notre penchant naturel à rester assis.* »

Un article par ailleurs très intéressant de Handy et al.⁵⁴ tombe dans le même travers en estimant que lorsqu'un déplacement est irrationnel au regard de la théorie économique : par exemple lorsqu'il prend un détour, n'utilise pas le mode disponible le plus rapide et le moins cher, c'est que le voyageur s'est trompé dans son jugement, qu'il a commis une erreur d'appréciation. Le seul moyen alors de réintégrer le voyageur dans son rôle d'agent économique est de considérer qu'il détenait une information imparfaite⁵⁵ ou incomplète. Certes, il ne savait peut-être pas qu'il existait un moyen plus rapide et moins coûteux, mais faut-il à tout prix lui chercher des excuses ? Il a peut-être sciemment décidé de ne pas rechercher cette information, satisfait qu'il était de sa situation. Pour autant, comme le décrit très bien cet article : la frontière entre choix et nécessité constitue une zone grise dans laquelle aucun critère objectif et analytique ne permet de qualifier catégoriquement tel ou tel déplacement : seul le ressenti subjectif du voyageur permettrait d'entrevoir une ligne de partage entre les situations pour lesquelles il se sent libre ou contraint d'agir de la sorte. L'article échoue dans sa tentative de faire naître le concept de « conduite excessive » ou

⁵⁴ Handy Susan, Weston Lisa, Mokhtarian Patricia, « Driving by choice or necessity ? », *Transportation Research Part A*, n°39, 2005, pp ;183-203

⁵⁵ Depuis 1945, les travaux sur la rationalité limitée d'Herbert Simon ont à maintes reprises démontré que l'agent économique n'a aucun intérêt à perdre son temps pour devenir omniscient, que sa délibération est largement intuitive et que selon ses aspirations il peut très bien se satisfaire de la première proposition qui s'offre à lui. Un complément d'information sur une alternative B n'y changera rien si A contente son niveau d'exigence. Pour une bonne synthèse de ses travaux lire : Quinet Catherine, « Herbert Simon et la rationalité limitée », *Revue Française d'Economie*, vol. 9 n°1, 1994, pp. 133-181

« excès de conduite » probablement parce qu'il part de la définition objective suivante : « conduire au delà de ce qui est requis pour la gestion du ménage étant **donnés** les choix pris pour la localisation de la résidence, de l'emploi et la participation à des activités. Le niveau requis de conduite peut être défini plus spécifiquement comme le nombre minimum de déplacements empruntant la route la plus courte pour atteindre la destination possible la plus proche et utilisant d'autres modes que la voiture le plus souvent possible. L'excès de conduite est donc défini comme conduire par-dessus et au-delà du niveau requis et peut être généré par le choix de routes plus longues, de destinations plus lointaines, d'un usage plus important de la voiture, et de déplacements plus fréquents que le minimum requis. »⁵⁶ À partir de cette définition les auteurs élaborent une typologie de l'excès de conduite qui correspond au tableau à double entrée ci-dessous qui croise les raisons et les sources de cet excès :

raisons \ sources			déplacements plus fréquents	route plus longue	plus souvent en voiture	destinations plus lointaines
intentionnelles	choix conscient	valeur en soi de la conduite	A1	A2	A3	A4
		valeurs d'activités pendant la conduite	B1	B2	B3	B4
		recherche de la variété	C1	C2	C3	C4
non-intentionnelles	manque de pensée consciente	habitude	D1	D2	D3	D4
		mauvaise organisation	E1	E2	E3	E4
	influence inconsciente	mauvaise perception	F1	F2	F3	F4
		manque d'information	G1	G2	G3	G4

Tableau n°2 : Typologie des excès d'automobile, issu de Handy et al., traduction personnelle

« Les deux dernières catégories, la mauvaise perception et le manque d'information, représentent des influences inconscientes sur l'excès de conduite. Dans aucun de ces cas l'individu ne peut faire un choix différent sans une aide. Les erreurs de perceptions sont derrière la plupart des écarts entre le comportement effectif et la théorie économique, particulièrement lorsque les individus choisissent entre des alternatives inhabituelles. Les mauvaises perceptions peuvent inclure une croyance individuelle erronée à propos de ce qui est la route la plus courte, la destination la plus proche ou le mode le plus rapide. Dans ce cas, l'individu croit qu'il fait le choix qui minimise sa conduite alors que non. Les mauvaises perceptions à propos de la disponibilité d'activités à des heures et en des lieux particuliers peuvent aussi conduire à des déplacements supplémentaires.

Le manque d'information peut avoir des effets similaires. Dans ce cas, l'individu ne connaît simplement pas les alternatives qui pourraient minimiser sa conduite. Là encore, il croit qu'il fait les choix à propos de la route, la destination, le mode et la fréquence qui minimisent la conduite. »⁵⁷

⁵⁶ ibid. p.185

⁵⁷ ibid. pp. 187-188

La question centrale est bien celle-là : nécessité ou choix ? En effet, on doit reconnaître que certains individus prennent leur décision avec pour principe de minimiser leur usage de l'automobile. Pour ceux-là effectivement des déplacements seront considérés comme abusifs ou coupables. Mais comment des auteurs aussi sérieux peuvent-ils considérer ce postulat de la « conduite minimale » comme une règle que se donnerait toute personne ? Pour l'immense majorité, cette règle n'est pas instituée et n'entre pas une seule seconde en compte dans la délibération. Les termes dans lesquels se formule leur choix n'est alors pas le même et le domaine de l'abus s'en retrouve alors amoindri.

L'excès ou l'abus ne sont pas des propriétés intrinsèques d'un comportement mais des qualifications d'un jugement porté par son auteur ou ses commentateurs. Ainsi de l'obèse ou de l'alcoolique on dira qu'ils abusent, car la morale réproouve leur agissement. Du fraudeur on dira qu'il abuse le fisc ou la SNCF, parce qu'il ne verse pas sa contribution légale et économique au service qu'il utilise. D'un point de vue éthique, la personne est seule face à sa conscience et approuvera ou réprouvera tel ou tel comportement, qu'elle pratique ou non. Par conséquent, qui se confessera d'avoir trop conduit ? Qui sera rongé de remords pour avoir pris le volant ? Il faut le reconnaître, pas grand monde. L'autorégulation, sans jeu de mot, dans ce domaine (comme dans bien d'autres) constitue l'exception et non la règle. C'est pourquoi certains partent en croisade et réclament plus de moralité. Ils appellent de leurs vœux une « guerre à l'auto » et puisque personne ne semble capable de céder à la tentation automobile : « châtons les esprits faibles qui se laissent aller, montrons les du doigt pour qu'ils aient enfin honte de leur agissement ». D'autres sont moins normatifs, ou plus libéraux, et pensent que les mécanismes marchands peuvent réguler cette tendance et donc compenser notre incapacité à nous autoréguler : chacun a le droit d'agir comme bon lui semble du moment qu'il en paie le prix intégral, y compris les nuisances qu'il fait subir aux autres. En faisant payer le prix fort, on tempérera les ardeurs : nul doute, c'est mécanique. Mais là encore on esquive la question éthique et morale : réproouvons-nous l'usage (excessif) de l'automobile ? Existe-t-il un abus de l'automobile ?

De nombreuses politiques sont autophobes dans les faits, mais elles le sont rarement dans le discours. Les dispositifs que nous avons présentés dans ce chapitre pointent tous vers cette question de l'autorégulation, mais ce qui est frappant c'est qu'ils prennent tous le parti de la dérision et de l'humour, comme pour mettre à distance et finalement ne pas prendre au sérieux la question morale, qui en conséquence reste escamotée

De son propre aveu l'organisateur d'Autopatch reconnaît qu'« *on aura beau faire des investissements à n'en plus finir et faire des actions de communication, si derrière il n'y a pas une contrainte forte qui est mise sur le stationnement, on n'y arrivera pas.* ». Lui qui participe pourtant d'un discours moral,

certes noyé dans une campagne marketing hilarante, estime que celle-ci n'est là que pour inciter à des changements rendus possibles grâce à des investissements dans l'offre de TC et que son impact restera nul si d'un autre côté ne se produit pas une tension technique ou économique sur l'usage de l'automobile. En caricaturant légèrement : « il faut frapper au portefeuille car le cerveau ne réagit plus ».

Il faut remarquer que le cordonnier est bien souvent le plus mal chaussé. L'organisateur des transports en commun se déplace lui aussi en voiture et est rarement usager du service qu'il fournit. Écoutons encore ce que nous dit le responsable marketing du STAC : « *on est tous pareils aussi : quand on est étudiant on prend tous le bus... et on en est vite dégoûté... [...] Bon... J'ai eu de la chance, c'est que j'ai pu me payer une voiture : dès que j'ai pu le faire, je l'ai fait.. C'est ça le problème, c'est qu'à un moment on est dégoûté. Et puis, il y a cette question de l'autonomie de la voiture, on idéalise et puis on passe à la voiture et après, c'est l'addiction : on ne peut plus s'en passer ... et ça, moi je le comprends... [...] Après effectivement, s'il n'y a aucune contrainte qui fait qu'à un moment on se pose la question de changer de mode, on ne se casse pas la tête, on reste sur celui qu'on a aujourd'hui. C'est vrai que c'est confortable, d'avoir... de prendre sa voiture. Moi, bon je n'habite pas dans le coin, je suis plutôt sur Aix, et bien voilà, j'utilise une voiture... parce que c'est aussi une voiture de service. Du coup, ça ne me coûte rien. Après, j'ai des horaires qui font que... à 21 heures il n'y a pas forcément de bus ou de train, donc je n'ai pas tellement le choix, mais bon... Je ne fais pas non plus l'effort de... Voilà, forcément on ne se pose pas la question. Si ils ne sont pas contraints, faut pas rêver. S'il n'y a pas la contrainte, ça ne marchera pas.... »⁵⁸*

Donc cet entrepreneur de morale, selon l'expression de Becker⁵⁹, qui « culpabilise le péquenot »⁶⁰ est en fait lui aussi attaché à sa voiture comme peut l'être tout un chacun. Cela démontre, s'il le fallait encore, que le détacheur est lui aussi fermement attaché, mais aussi qu'organiser et mettre en place une offre de transport collectif possède un contenu moral extrêmement faible. Conduire un bus, en assurer la maintenance ou la promotion n'implique pas une réprobation de l'automobile. Être usager des bus non plus. Le choix moral ou éthique qu'on pourrait placer en arrière plan du choix modal, dans son sens utilitariste et sa logique d'optimisation, pèse très faiblement dans la décision.

⁵⁸ Ce passage est remarquable par les passages du « on » au « ils ». Le médecin s'inclut et s'exclut alternativement de la population des malades à soigner. Il faut remarquer aussi le « je n'ai pas tellement le choix, mais bon... je ne fais pas non plus l'effort de... » qui résume à lui seul la position de nombreux automobilistes.

⁵⁹ Becker Howard, *Outsiders, Etudes de sociologie de la déviance*, Métailié, Paris, 1985, (1^{ère} éd. 1963)

⁶⁰ C'est en ces termes que réagit la passante n° 9

2.5.2. Un automobiliste capable de choix et doué de raison ?

Dès lors qu'il est acté que ni le marché, ni la loi, ni la technique n'est en défaveur de l'automobile et que celle-ci pose néanmoins des problèmes à la collectivité: n'est-elle pas le terrain de prédilection d'un débat moral et éthique ?

Si l'on stipule l'axiome selon lequel chaque personne décide comme bon lui semble, autrement dit qu'elle dispose d'un libre-arbitre, elle possède alors une marge de manœuvre dans sa décision. Dans la logique d'un agent calculateur, chacun maximise ses gains en utilisant la voiture dès que cela lui est possible et avantageux. Se déplacer seul en voiture est un moyen de s'affranchir de toute coordination préalable avec autrui, c'est donc un moyen de se dégager une marge de manœuvre supplémentaire (partir à l'instant souhaité par exemple).

En revanche dans l'optique d'un acteur moral, chacun prend en compte les désagréments et risques qu'il fait peser sur autrui et la mise à mal du collectif qu'implique le recours permanent à l'automobile, et doit donc minimiser cet usage.

Si nous intégrons ces deux tropismes divergents, que nous pourrions résumer à une tendance égoïste et une tendance altruiste, l'acteur se retrouve alors en situation d'injonction paradoxale⁶¹ et l'écart entre jugement de valeur et logique d'action rationnelle produit soit une culpabilité croissante, soit un changement de comportement, soit un changement de principe.

Mais prise dans une action collective routinisée, la décision politique derrière le banal choix modal (« j'y vais à pied, en vélo, en bus ou en voiture ? ») se résume alors à une brève hésitation. Le poids moral du duel logique est faible car c'est la collectivité et sa norme qui le portent, la personne peut alors se comporter en agent économique décomplexé et imiter ses contemporains. Pour Tarde, l'hésitation et le duel logique qu'il abrite précèdent l'imitation :

« Tout acte d'imitation est précédé d'une hésitation de l'individu; car, une découverte ou une invention qui cherche à se répandre, trouve toujours quelque obstacle à vaincre dans une idée ou une pratique déjà établie chez chaque personne du public ; et dans le cœur ou l'esprit de cette personne, s'engage de la sorte un conflit, soit entre deux candidats, c'est-à-dire deux politiques, qui sollicitent son suffrage électoral, ou entre deux mesures à prendre, d'où naît sa perplexité, s'il s'agit d'un homme d'État ; soit entre deux théories qui font osciller sa foi scientifique ; soit entre deux cultes, ou un culte et l'irréligion, qui se disputent sa foi religieuse; soit entre deux marchandises, deux objets d'art, qui tiennent son goût et son prix d'achat en suspens ; soit entre deux projets de loi, entre deux principes juridiques

⁶¹ C'est la double contrainte de Bateson Gregory, *Vers une écologie de l'esprit*, Seuil, Paris, 1980 (édition originale 1972)

contraires qui se balancent dans son esprit, s'il s'agit d'un législateur qui délibère, ou entre deux solutions d'une question de droit qui miroitent devant sa pensée, s'il s'agit d'un plaideur qui hésite, à plaider; soit entre deux expressions qui s'offrent concurremment à sa langue indécise. Or, tant que persiste cette hésitation de l'individu, il n'imite pas encore, et c'est seulement en tant qu'il imite qu'il fait partie de la société. Quand il imite, c'est qu'il s'est décidé. »⁶²

Si l'on considère le choix répété de l'automobile comme une imitation, alors pour modifier ce comportement, il faudrait être en mesure de réintroduire les conditions de l'hésitation, ce stade du carrefour des possibles qui précède la décision d'imiter. Ce qui est plus facile à dire qu'à faire et nous le concédons. C'est d'ailleurs probablement pourquoi l'action responsabilisante et non culpabilisante semble avoir été aussi peu explorée. C'est aussi la raison pour laquelle, en l'absence de terrain nous permettant de décrire son action, nous allons devoir nous adonner à un exercice de pensée. Que se passerait-il si une campagne de communication, au lieu de culpabiliser au second degré comme Autopatch ou Autoholics, cherchait à responsabiliser au premier degré les automobilistes ?

La personne approchée de la sorte ne pourrait plus argumenter dans le sens d'un agent calculateur (« je réproouve moralement mais je suis obligé par le marché »). En s'adressant uniquement à son pendant éthique, nous pouvons imaginer une personne hésitante face à un choix moral, qui s'en trouve redistribué et libéralisé. Car finalement cette responsabilisation est très libérale (certains y verraient même un laisser-faire laxiste), elle place chacun devant ses responsabilités et demande à tous de décider en leur âme et conscience. Les destinataires d'un tel dispositif ne sont plus considérés comme des victimes ou des personnes sous influences, mais comme des humains accomplis, responsables et capables de choix moraux et éthiques. Ils possèdent la force et le discernement suffisant pour gouverner leur existence. Ils sont considérés capables de décider d'aller moins vite et de s'engager à titre personnel, ou au moins d'hésiter.

Pour l'autorité locale ou l'entreprise de transport qui mènerait une telle politique, la tolérance deviendrait un impératif : l'adopter reviendrait à accepter que certains choisissent de se déplacer uniquement en voiture, de ne pas faire un seul trajet à pied ou en vélo et de ne jamais covoiturer. Mais ces derniers ne pourraient alors plus se cacher derrière leur petit doigt et clamer qu'on les y a obligés, qu'ils n'ont pas eu le choix. Ils devraient alors assumer la pleine responsabilité de leur agissement et justifier moralement leur position.

Ce mode de communication repose sur une posture que nous pourrions qualifier d'hollandaise, car elle tolère la diversité des comportements mais cette tolérance ne signifie pas une faiblesse éthique, bien au contraire. La libéralité des mœurs n'implique pas la

⁶² Tarde Gabriel, *Les lois de l'imitation*, Les empêcheurs de penser en rond, 2001, Paris (1^{ère} édition 1890), p.140

dépravation du plus grand nombre, mais confère une haute estime à celui qui œuvre pour le bien, ne se relâche pas, ne se laisse pas aller, alors que rien ne l'y oblige.

Nous trouvons d'ailleurs là un exemple qui nous permettra d'entrevoir ces deux approches : la comparaison des politiques hollandaise et française en matière de cannabis. En France, cette substance est prohibée, ses consommateurs sont des drogués (donc des malades que le législateur peut obliger à se soigner contre leur gré⁶³). En Hollande, le produit est distribué légalement, bien que contrôlé, les consommateurs sont des consommateurs légaux, qui font ce qu'ils veulent de leur corps. En conséquence, les Français consomment plus de cannabis que leurs voisins hollandais. Il est possible d'y voir l'impact de l'attrait pour l'interdit qui encourage les adolescents à transgresser la règle. Pour nous, cela démontre surtout la contre-productivité d'une politique de pathologisation⁶⁴ qui régule par la loi, par la morale, par le marché (le marché noir est censé dissuader l'achat) mais délaisse totalement l'outillage éthique de la personne. En comparaison, le Hollandais, parce qu'il est libre de disposer de son corps, décide plus souvent de s'abstenir, non pour se conformer à la loi et la morale, mais pour son propre bien-être et le respect des exigences qu'il s'est lui-même fixé. Le citoyen français, incapable de choix dans ce domaine « tombe dans la drogue » plus facilement.

Autrement dit, pour produire une prise de conscience, il est certes possible choquer en accusant, car c'est nécessaire pour attirer l'attention, mais il semblerait utile de poursuivre au-delà de ce préalable nécessaire et d'ouvrir plus largement la discussion. L'éthique et la morale pourraient constituer des leviers totalement négligés jusqu'ici dans cette affaire. Les prendre au sérieux nous conduirait alors dans deux directions :

- La culpabilisation : la condamnation morale de l'automobile qui instituerait l'automobilisme comme une déviance ou une maladie.
- La responsabilisation : le renfort de l'éthique du voyageur pour qu'il se rappelle la responsabilité qui pèse sur l'ensemble de ses choix quotidiens (l'arbitrage derrière chaque déplacement), mais aussi sur ses choix au long cours (la localisation de son logement par exemple)

Le premier cas, le lecteur l'aura bien compris, reproduit le schéma classique et génère une « guerre à l'auto »⁶⁵ qui rejette des comportements dans le champ de la déviance, et met en

⁶³ La notion « d'injonction thérapeutique » est cruciale pour comprendre l'esprit de la loi française. Le drogué n'est plus capable d'arbitrer correctement et c'est donc pour sa santé qu'on va le soigner de force, exactement comme en médecine psychiatrique le médecin peut décider à la place du patient ce qui est bon pour lui. On sait pourtant que la volonté du patient est une condition préalable nécessaire pour le décrochage de toute addiction.

⁶⁴ Coppel Anne, *Peut-on civiliser les drogues ? De la guerre à la drogue à la réduction des risques*, La découverte, Paris, 2002

⁶⁵ C'est exactement en ces termes que Bruce-Briggs disqualifiait la critique de l'auto car elle constituait selon lui *the War against the Automobile*

œuvre des dispositifs techniques, législatifs, économiques, moraux pour les contenir et les réprimander. Cette croisade morale peut se révéler être contre-productive car elle place la liberté du côté de l'automobile et l'automobiliste devient alors un défenseur des libertés. C'est ce que montrait entre autres un article de chercheurs de l'Université d'Utrecht qui avaient étudié l'impact de campagnes d'informations centrées sur les coûts financiers pour l'utilisateur et les dommages environnementaux. *« Nous supposons que la réactance, qui se produisait comme un résultat du feedback des coûts financiers, augmentait avec un état motivationnel dirigé vers un ré-établissement de la liberté. Les usagers de la voiture peuvent pourtant aussi tenir la position sans compromis selon laquelle ils ont le droit de polluer, pour la bonne et simple raison qu'ils payent des impôts et des taxes spécifiques. Alors, la réactance pourrait être aussi bien considérée comme une forme de protestation. Prise de ce point de vue, d'autres mesures politiques pour réduire la pollution (comme un appel à changer de comportement) pourraient provoquer de l'irritation, dès lors que les personnes ont déjà payé une compensation pour les dommages causés par leur comportement. Cela affaiblirait sérieusement la stratégie politique du « pollueur = payeur ».*⁶⁶ La réactance à laquelle fait allusion cette longue citation est bien entendu la résistance à suivre l'injonction à changer qui génère la volonté de prendre le contre-pied du comportement attendu par les campagnes d'informations.

Dans le second cas, le dispositif vise une plus grande responsabilisation. Cette stratégie obligerait en retour à faire confiance au libre-arbitre et à la capacité d'auto-régulation des personnes, mais aussi à tolérer tous les comportements rendus alors possibles. Ce pari sur la bonté de l'homme pourrait donc s'avérer naïf et produire lui aussi l'inverse de l'effet escompté. Néanmoins, il possède l'avantage de se placer du côté d'une plus grande liberté d'action des personnes et de se réaliser à moindre coût puisque les dispositifs externes de régulation deviendraient alors inutiles. Ré-internaliser la régulation des comportements de mobilité par le débat citoyen sur la valeur éthique et politique de chaque choix modal, voilà qui semble pour le moins risqué ! Mais après tout, quelle est l'ampleur véritable du risque d'explorer cette voie lorsqu'à l'instant t_0 , 90% des kilomètres sont réalisés en automobile...

⁶⁶ Tertoolen Gérard et al., « Psychological resistance against attempt to reduce private car use » *Transportation Research*, vol.32, n° 3, 1998, pp.171-181

2.6. De l'automobiliste dépendant aux voyageurs attachés à leurs véhicules

L'analyse des dispositifs de moralisation/culpabilisation de l'automobile développée précédemment illustre l'impasse de l'approche qui se limiterait à la seule dimension d'asservissement. La portée d'un argument qui s'attaque à l'automobilité en tentant d'inverser le lien ténu entre automobile et autonomie, entre mobilité et liberté, se comprend aisément. En représentant l'automobile comme un système asservissant et aliénant, la critique pense saper son pouvoir de séduction à la racine. Mais on objectera raisonnablement que c'est au moins autant l'homme qui conduit la machine que la voiture qui conduit ce dernier à destination. La notion d'attachement telle que développée par Latour dans un article célèbre⁶⁷, permet de dépasser et occulter cette dichotomie sommaire. Le passage consacré à Mafalda voyant son père se faire fumer passivement par sa cigarette se transpose aisément à notre objet. Ainsi pour dépasser l'ambivalence entre la forme active selon laquelle « le conducteur conduit la voiture » et la forme passive pour qui « la voiture conduit le conducteur », nous pouvons sans risque affirmer que « la voiture fait conduire le conducteur ». Le concept d'attachement accepte cette contradiction logique entre autonomie et dépendance pour mieux en sortir.

La question posée n'est alors plus de savoir si la relation à l'automobile constitue une dépendance ou une émancipation⁶⁸, mais de s'interroger sur la qualité de notre attachement à la voiture, de comprendre ce qui la rend si attachante et comment font ceux qui tentent de s'en détacher ou plus exactement de s'y attacher autrement ? C'est l'objet central de cette thèse.

Nous aurions pu, et peut-être aurions nous dû, tenter de quantifier cet attachement. Nous aurions alors suivi la part du budget des ménages qui lui est consacrée⁶⁹, le nombre d'utilisations par jour et par personne, le temps passé à conduire, le nombre de kilomètres

⁶⁷ Latour Bruno, « Facture/fracture : de la notion de réseau à celle d'attachement » in Micoud André et Péroni Michel (dir.), *Ce qui nous relie*, éditions de l'Aube, La Tour d'Aigues, 2000, pp.189-208

Sur la notion d'attachement voir aussi : Latour Bruno, *Changer de société. Refaire de la sociologie*, La découverte, Paris, 2006

⁶⁸ Kaufmann Vincent, Jemelin Christophe et Guidez Jean-Marie, *Automobile et modes de vie urbains : quel degré de liberté ?*, La Documentation Française, Paris, 2001

⁶⁹ Les comptes de la nation réalisés par l'INSEE montrent que le transport représentait 10,3% des consommations des ménages français en 1959 et 14,6% en 2008. Cette évolution traduit la motorisation du pays, mais cette progression est faible en comparaison du budget logement qui est passé de 10,7% à 25,4 % des consommations totales sur la même période. Cf. annexe 5.

réalisés⁷⁰. Nous aurions aussi tenté de mesurer le degré de connaissance des personnes sur l'histoire de l'automobile, son fonctionnement mécanique, le code de la route... Nous aurions dû ensuite qualifier cette relation en questionnant son degré d'intensité : l'amour porté au véhicule, le goût pour la conduite, les circonstances dans lesquelles son utilisation devient problématique ou dans lesquelles la voiture se révèle être l'alliée idéale.

Nous avons emprunté une autre route, peut-être un détour, qui préfère observer ceux qui souhaitent réduire cet attachement et même produire un détachement. Nous avons observé dans ce chapitre comment s'y prenaient ceux qui tentent de briser la chaîne en la présentant dans des termes pathologiques. Dans les suivants nous observerons d'autres dispositifs qui préfèrent modifier l'environnement dans lequel se réalise cet attachement plutôt qu'en essayant de convaincre « l'homme dans la machine », celui qui tient le volant, de changer de comportement pour le salut de son âme.

La notion d'attachement prend pleinement sens au pluriel, car c'est en fait un réseau d'attachements dans lequel s'entremêlent les humains et les choses. L'attachement à un mode de locomotion ne peut *a minima* être compris qu'en relation avec les attachements concurrents et complémentaires à d'autres modes. Autrement dit, il est impossible de s'intéresser à la voiture, sans peupler le monde de tramways et de métros, de vélos et de rickshaws. Les mesures, au sens métrologique du terme, évoquées ci-dessus s'étendraient alors à l'ensemble de ces modes, permettant ainsi de mettre en équivalence des attachements relatifs, comme le font les parts modales.

Mais cela ne suffirait toujours pas, car ces « moyens » de transport ne prennent sens que contextualisés dans la matrice d'origines et de destinations qu'ils relient : les habitations et les lieux d'activités, les villes et les campagnes, le territoire. Lorsque nous affirmons que la voiture est « ce qui fait conduire le conducteur », nous devons aussi intégrer le fait que la « vitesse est ce qui fait aller loin ». Un territoire desservi par des déplacements lents est nécessairement dense, ramassé et diversifié, c'est la ville pédestre décrite par Marc Wiel⁷¹. Un territoire irrigué par des mouvements rapides s'étend, s'étale et se compartimente. Un réseau rapide facilite les attachements lointains comme le détachement du proche.

L'attachement à l'automobile doit donc être compris dans les connections territoriales de la personne, son enracinement dans des lieux, leurs emplacements relatifs, leur configuration géographique, mais aussi leur design et leur architecture. Nous comprenons alors qu'il est facile de s'emmêler ou de préférer éviter les nœuds et de ne suivre qu'un fil afin de ne pas le perdre.

⁷⁰ L'automobile club de France publie chaque année un budget type de l'automobiliste. <http://www.automobile-club.org/voiture/budget-automobiliste.html> consulté le 01/09/2010. Un tableau de synthèse des neuf dernières éditions figurant en annexe, montre la diminution de la distance parcourue par automobiliste ainsi que la hausse du prix unitaire du kilomètre.

⁷¹ Wiel Marc, op. cit.

Nous pourrions alors considérer l'existence d'un unique système automobile dans lequel tout le monde, c'est-à-dire tout le territoire et tous ses habitants sont pris. C'est ce que fait à merveille Gabriel Dupuy dans ses livres⁷². Nous préférons de notre côté moins purifier l'environnement construit – quitte à être moins clair – pour y laisser une place, même modeste, aux piétons et aux cyclistes, comme aux passagers des transports en commun, mais aussi à la fabrication de la ville et à l'aménagement pas seulement routier du territoire. Nous considérons alors un univers extrêmement hétérogène dans lequel la construction d'une simple ZAC de bureaux possède aussi une dimension de politique des mobilités. En effet, localiser différemment les lieux de vie et d'activités en les éloignant ou en les rapprochant, modifie les périmètres d'action et aussi les attachements aux différents véhicules. Comme nous aurons l'occasion de le voir, pour modifier un attachement aussi fort que celui que suscite la voiture, il est possible de choisir de s'adresser au sujet, aliéné ou souverain, mais également de préférer modifier des attachements liés ou dérivés.

Ce mode d'action et de régulation des comportements peut aussi bien s'accompagner d'une politique de culpabilisation ou de responsabilisation car il s'accommode aussi bien de l'une que de l'autre. Son angle d'attaque consiste à inscrire dans l'environnement construit des guides pour l'action collective. Elle délègue aux choses de veiller à une plus grande moralité des humains qui vivent en leur compagnie. Latour⁷³ parle à ce sujet de « délégué non-humain ». Pour Lessig⁷⁴ c'est « le code » qui est le moyen d'assurer l'application de la loi par des dispositifs techniques qui cadrent les comportements et verrouillent les possibilités de déviance. Le code informatique, de même que l'environnement construit, limite le nombre des actions possibles, c'est donc au programmeur (et à l'aménageur) de concevoir une architecture qui permette et favorise les actions souhaitées et empêche ou limite celles qui sont considérées indésirables.

Selon Lessig, dont la réflexion se focalise sur le cyberspace, il existe quatre leviers d'action pour réguler des comportements libres car échappant à toute organisation centralisée : la loi, la norme, la technique et le marché. Dans ce premier chapitre nous avons largement abordé l'action par la norme qui est une sorte d'autorégulation par le collectif qui réproouve certains agissements. Dans les suivants nous aborderons les trois autres qui constituent l'essentiel de la boîte à outil des politiques publiques.

Mais avant cela, nous souhaitons préciser quelque peu la notion d'attachement automobile en la décomposant selon les principales primitives dont elle dérive. L'être humain est d'abord attaché à des êtres (personnes, objets, activités), ces êtres étant distribués dans l'espace et

⁷² Dupuy Gabriel, *Les territoires de l'automobile*, Economica, Paris, 1995

Dupuy Gabriel, *L'auto et la ville*, Flammarion, coll. « dominos », Paris, 1995

Dupuy Gabriel, *La dépendance automobile*, Economica, Paris, 1999

Dupuy Gabriel, *La dépendance à l'égard de l'automobile*, La Documentation Française/PREDIT, Paris, 2006

⁷³ Latour Bruno, *La clef de Berlin. Et autres leçons d'un amateur de sciences*, La découverte, Paris, 1993

⁷⁴ Lessig Lawrence, *Code and other laws of cyberspace*, Basic Books, New York, 1999

le temps, l'humain se retrouve de ce fait attaché à des lieux et des moments spécifiques et ensuite, dans cet environnement composé d'attaches multiples qui composent son existence, il pondère ses attachements à des véhicules qui lui permettront de réaliser un programme d'action plus ou moins chargé. Les attachements se présentent donc selon la séquence suivante : êtres → espace/temps → véhicule.

Pour modifier l'attachement automobile et sa prédominance dans le choix d'un véhicule, on ne peut donc pas faire l'économie d'intervenir sur l'espace/temps, voire sur l'attachement à des êtres. Si on se limite à l'attachement aux véhicules, on créera des situations dans lesquelles la personne est « obligée de prendre sa voiture » parce que le réseau d'attachements dans lequel elle s'inscrit ne peut pas être relié à pied ou en vélo et que son emploi du temps serait insoluble sans automobile. L'attachement automobile est donc un des maillons qui fait tenir cet assemblage et constitue le prix à payer pour une existence trépidante qui saute de lieu en lieu dans un temps imparti constant, comme l'a démontré Zahavi⁷⁵.

Après cette mise au point, nous pouvons poursuivre notre investigation, auprès des politiques publiques de réduction de l'usage de l'automobile.

⁷⁵ Zahavi Yacov et Lang Paul, « Traveltime budgets and mobility in urban area », Final report, US Department of Transportation, Washington DC, 1974

3. La niche écologique de l'automobile : une espèce invasive

3.1. La prolifération automobile

Comme nous l'avons fait avec la critique morale adressée à l'automobile, nous allons introduire ce chapitre à l'aide de la contribution de Brian Ladd. Si vous vous en rappelez, le troisième thème de la critique que nous avons identifié parmi ses sources mérite d'être explicité en détail. C'est celui de l'invasion ou de la prolifération, que nous aurions aussi pu qualifier de débordement ou d'encombrement. Si la peur des campagnes de voir affluer les urbains a d'abord été le point de focalisation de cette thématique, celui-ci n'a pas duré longtemps, probablement parce que les ruraux ont vite compris l'intérêt qu'ils pouvaient y trouver (tourisme, fret, accessibilité...). Il s'est vite repositionné sur la ville, où la question de la rareté de l'espace s'est rapidement posée de manière problématique. La congestion urbaine est concomitante de l'automobile de masse et de la démocratisation de sa possession et se traduit par une peur d'un débordement de la ville qui ne serait plus en mesure de contenir le flot des automobiles et deviendrait alors inhabitable.

Cette thématique se subdivise : dans un premier temps la voiture prend toute la place qu'on laisse à sa disposition (c'est le fameux trafic induit¹) et elle prend la place d'autres activités, faisant fuir les habitants, les piétons, les commerces itinérants, ce qui génère aussi du trafic puisque la dispersion et l'étalement induisent un besoin de parcourir des distances plus grandes. Mené à terme, ce mouvement tue la ville comprise comme centralité et accessibilité d'une multitude hétérogène favorisant les échanges² (que les économistes nomment économie d'agglomération). Voici pour chacun des sous-thèmes que nous avons repérés un florilège de citations choisies pour leur caractère illustratif :

- l'invasion des espaces vacants : « *Plus le transport est facilité, plus grande est la congestion.* » (auteur non spécifié) ; « *Aucune croissance raisonnable de la capacité des rues, que ce soit par un mouvement plus rapide du trafic, ou par un élargissement de la chaussée, ne réduira la densité du trafic,*

¹ Auquel on pourrait ajouter un stationnement lui aussi « induit ». Ce phénomène d'induction apporte la preuve, s'il en fallait une, que c'est l'offre qui crée la demande et non l'inverse.

² Cf. Boullier, op. cit. p.9 reprenant les travaux d'Henri Lefebvre

car la place rendue disponible sera prise par les conducteurs dont on peut dire qu'ils sont à la marge de convenance. » (McClintock)

- **l'éloignement et l'étalement par l'accaparement** : « *le point de vue selon lequel le problème et la fonction des voies publiques et des rues débute et termine par le trafic.[...] Au lieu de cela, elles appartiennent à l'ensemble de la surface des villes, elles sont le site d'implantation des populations, elles forment l'environnement des bâtiments, le milieu dans lequel la vie personnelle, sociale et économique de la ville se déroulent en grande partie, et elles satisfont le besoin indispensable des habitants de la ville de sortir faire un tour. » ; « Peut-être que les rues publiques devraient rester vides de toute personne ? » (Von Piddol) ; « Si nous ne conduisons pas la voiture hors de la ville bientôt, c'est elle qui nous en expulsera. » (Valderpoort) ; « Il est presque normal de rendre la ville de moins en moins habitable tant que suffisamment de routes sont construites pour permettre aux habitants de s'échapper en voiture une fois par semaine – seulement pour qu'ils reviennent s'agglutiner, fatigués et défaits, le dimanche soir. » (Mumford) ; « Quand vous opérez dans une métropole surconstruite, vous devez vous frayer un passage à l'aide d'un hachoir à viande. » (Moses) ; « Tels des crickets s'abattant sur les champs, les automobiles prennent le contrôle des rues et des places, colonisant parcs et bois et dans leur insatiable avidité, demandent toujours plus d'espace. » (Zellner) ; « On a éclaté les agglomérations en interminables banlieues autoroutières, car c'était le seul moyen d'éviter la congestion véhiculaire des centres d'habitation. Mais cette solution a un revers évident : les gens, finalement, ne peuvent circuler à l'aise que parce qu'ils sont loin de tout. » (Gorz)*
- **la perte d'urbanité** : « Il est désormais possible de conduire à travers toute la nation sans avoir le sentiment d'être allé où que ce soit et d'avoir fait quoi que ce soit. » (Keats) ; « Ils ont tant détruit pour les autoroutes et les parkings qu'ils vont bientôt réaliser qu'il n'existe même plus de ville. » (Ragon).

Los Angeles symbolise souvent cette ville inversée et éclatée et lorsque Jane Jacobs et Lewis Mumford militent avec d'autres pour contrecarrer les projets autoroutiers de Robert Moses à New York, ils qualifient son plan de « *premier pas sérieux pour transformer New York en Los Angeles* ». Los Angeles est parfois qualifiée d'« *anti-ville* » : « *le premier lieu dans l'histoire de l'humanité conçu seulement et exclusivement pour l'automobile : réseau d'autoroutes, boulevards et boucles d'échangeurs qui obligent ses citoyens à parcourir d'incalculables kilomètres et plusieurs heures par jour d'un point à l'autre, et qui ont consommé de vastes quantités de terres.* » (Gavira)

« *Nulle part aux abords de sa longueur la route ne se rétrécit, ne se contracte sur elle-même, ne se recentre pour une communauté autour d'elle. Il n'y a pas de parc, pas de statue, pas de plaque commémorant des événements notables, pas de perspective, pas de vue, pas de rue qui rayonne depuis ce point ou celui-là, pas d'escalier conduisant aux bâtiments publics. [...] tout est construit sur la supposition que tout le monde a une voiture.* » (Jacobson). Une formule résume mieux que tout autre cette absence de centralité de la cité des anges : « *dix-sept autoroutes à la recherche d'une ville* » (Randle).

Après ce travail de remise en forme des citations relevées par Ladd, nous pouvons aussi apporter notre contribution personnelle à ce travail d'archivage des citations vis-à-vis de la question de la pénurie d'espace en ville en rapportant les propos de Walter Lippman qui posait le problème en des termes extrêmement pondérés : « *Le changement qui constitue un problème est celui qui modifie la relation entre deux variables dépendantes. Si la voiture est un problème en ville, ce n'est pas dû à un trop grand nombre de véhicules : c'est qu'il y en a trop compte tenu de la largeur des rues et du nombre de bons conducteurs. Les rues trop étroites sont engorgées par trop de voitures conduites avec trop d'imprudence eu égard aux moyens de contrôle dont dispose la police ; il est parfois plus rapide d'acquérir une voiture que de la prudence et des bonnes manières ; le nombre de voitures circulant en ville croît plus vite que le nombre de policiers susceptibles d'être recrutés, formés ou payés par les contribuables : pour toutes ces raisons, il existe un problème de l'automobile en ville, dont les signes apparents se nomment embouteillages, pollution et accidents. Quoique tous ces maux semblent imputables à l'automobile, ce n'est pas l'automobile qui en est cause. C'est la relation entre l'automobile et la ville. On jugera peut-être que j'ergote : impossible, pourtant, de définir précisément ce qu'est un problème et de lui trouver une solution valable si l'on n'insiste pas sur ce point.* »³.

Cette longue citation de Lippman impose deux remarques : en 1927 déjà, il est acté que les voitures vont finir par remplir la ville et ce problème résulte de deux variables : le nombre des véhicules, c'est-à-dire le parc automobile et le trafic, et l'espace disponible pour les faire circuler. Dès lors, deux options sont ouvertes : limiter le parc et le trafic ou augmenter l'espace disponible. Nous n'apprenons à personne que dans un premier temps les villes concernées par une augmentation du nombre des véhicules ont largement choisi de faire de la place pour les accueillir⁴. Cette option est un effort permanent qui ne peut s'arrêter que lorsque le parc et le trafic cessent de croître. Le problème étant que l'espace offert (les routes et les parkings) induit un trafic supplémentaire et est un signal fort qui suscite un attrait plus grand des voitures. C'est ce que Dupuy⁵ nomme « le cercle magique de la motorisation », qui s'illustre à merveille par l'adoption de taxes pétrolières dédiées intégralement à la construction des routes telles que le *Highway Trust Fund* adopté aux Etats-Unis en 1956.

Mais après des décennies d'investissement dans des infrastructures routières toujours plus coûteuses, leurs gestionnaires finissent par comprendre que cette solution génère le problème qu'elle est censée résoudre. Le cercle magique est grippé, à la fois parce que les

³ Lippman Walter, *Le public fantôme*, Demopolis, Paris, 2008, p.99-100 édition originale 1927.

⁴ Cette remarque nous fait penser à un propos du sociologue Bruno Marzloff qui déclarait dans un colloque (9/02/2010, Caisse des Dépôts) que Paris n'avait jamais accueilli autant de visiteurs que durant l'exposition universelle de 1900 et qu'accueillir une telle foule serait impossible aujourd'hui étant donné l'espace occupé en surface par les véhicules.

⁵ Dupuy Gabriel, 1999, *op. cit.*

chocs pétroliers laissent penser que ce modèle ne sera pas éternel et parce que des mobilisations populaires affirment le refus d'une politique haussmannienne qui consiste à tailler dans le cadre bâti des axes de circulation toujours plus larges. À New York, à Londres et dans de nombreuses villes, la population n'accepte plus qu'on rase des bâtiments d'habitation pour faire circuler des voitures. De nombreux auteurs ont souligné que dans l'Europe d'après-guerre la reconstruction a permis d'intégrer un programme routier aux villes, mais une fois ce processus achevé, il n'était plus question de poursuivre les opérations de démolition/reconstruction. D'ailleurs en Europe comme aux Etats-Unis, le choix du tracé des voies nouvelles avait souvent pour objectif secondaire l'éradication des taudis. Une fois, les villes débarrassées de cette urbanisation de seconde classe, étendre le réseau viaire signifie s'en prendre aux constructions de première classe. Toujours est-il que durant les années 1970, l'expansion routière se ralentit, ce qui n'est pas le cas de la progression du parc automobile.

Dès lors, l'autre option, celle qui consiste à contrôler la population des véhicules et le volume du trafic, commence à faire son chemin. Mais comment s'y prendre sans restreindre la liberté de mouvement et de propriété d'une automobile ?

Dans cette optique, celle du gestionnaire de la voirie, l'objectif est de faire circuler un trafic croissant dans un espace constant, voire un trafic constant dans un espace plus étroit. L'élargissement n'est plus possible, il faut désormais faire avec l'étroitesse de l'espace existant. Ici on ne s'adresse pas véritablement à des personnes, c'est à dire des conducteurs, mais à des voitures. La prolifération de ces entités hybrides (on sait qu'un ou plusieurs humains s'y trouvent) doit cesser et on sait qu'en lui faisant de la place on la favorise. La solution est donc toute trouvée : il faut cantonner et contenir la voiture, réduire sa niche écologique. Cette action sur le milieu est le contre-pied exact de la politique menée jusqu'alors : il faut défaire ce qui avait été fait et reconquérir l'espace laissé à l'automobile à l'aide de barrières. Ces dispositifs que nous qualifions de barrières partagent la même vocation de délimiter l'espace accessible à la voiture et de rendre plus coûteux et difficile cet accès. Après des décennies de fluidification de la ville (avec les voies rapides urbaines et les « ondes vertes »), nous assistons à un changement de paradigme qui commence à voir dans la congestion et le ralentissement une autorégulation possible et acceptable du trafic. L'auto immobile est passée de la vision d'horreur au statut de levier d'action : on parle alors de régulation par la congestion. C'est la victoire de la critique de l'automobile en tant qu'espèce invasive dont la population devrait être régulée.

Nous exposerons successivement trois types de barrières (techniques, économiques et juridiques) qui s'expriment à travers différents dispositifs que nous avons étudiés. Nous observerons leurs modalités d'action, leurs résultats attendus et leurs effets pervers.

3.2. Les barrières techniques

Construire et circonscrire le territoire dédié à l'automobile est le cœur de métier des ingénieurs spécialisés dans l'aménagement de la voirie. Une bonne partie du travail des Ponts et Chaussées, de l'Équipement ou de ce qui est communément appelé « les travaux publics » consiste à créer, modifier et entretenir cet espace de circulation et de stationnement des véhicules. Ce territoire est clairement délimité par des bordures, des potelets, des marquages au sol et des panneaux qui empêchent plus ou moins efficacement les véhicules de sortir de ce territoire, à la manière d'une digue qui contient la montée des eaux.

L'usage de la barrière technique consiste à reconquérir une part de l'espace alloué aux voitures pour y affecter d'autres usages : c'est la politique du « site propre ». Ce faisant l'emprise au sol des voitures est réduite. Ainsi en peignant une ligne verte, le gestionnaire de la voirie consacre une bande cyclable. Il peut aussi préférer séparer les deux espaces par une bordure ou un terre-plein et il obtiendra alors une piste cyclable, davantage hermétique et sécurisée.

Pour les bus c'est la même chose : en réquisitionnant une voie de la chaussée, en la délimitant à l'aide d'une ligne blanche ou d'une rangée de clous, un couloir de bus fait son apparition. Le couloir de bus est l'équivalent d'une bande cyclable et son créateur se doutera que des automobilistes retords n'hésiteront pas à l'emprunter pour rouler plus vite que leurs congénères. Pour s'en prémunir, il optera pour un dispositif plus dur, moins franchissable : une bordure qui délimite le site propre qui sera alors qualifié de « protégé ».

C'est le parti pris de la Ville de Paris qui s'est lancé, après la première élection de M. Delanoë dans un vaste chantier de production de sites propres protégés pour y faire circuler plus rapidement et plus régulièrement les bus de la RATP. La terminologie locale n'est pas anodine, à Paris il s'agit d'« espaces civilisés » comme pour signifier qu'ils viendraient mettre un terme à la barbarie du trafic. Prendre de l'espace aux voitures (la moitié des voies de circulation) pour le donner aux bus, revient à rendre ces derniers plus intéressants pour l'utilisateur (plus rapides, plus réguliers), mais aussi à offrir un service plus fréquent pour un coût identique. En effet, à nombre de bus et de conducteurs identique et en roulant plus vite, les bus feront plus de passages dans la journée. L'opération est donc bénéfique à tout point de vue pour les transports en commun, qui deviennent plus attrayants car dans le même mouvement, les voitures sont ralenties (aussi nombreuses, mais pour deux fois moins de place). D'un tel réaménagement, il est attendu à la fois que la circulation des voitures diminue (à cause de la congestion produite) et que la fréquentation et la vitesse des bus

augmentent. Globalement c'est une politique qui fonctionne à peu près partout car elle se base sur le principe physique des vases communicants. Mais parfois, cette solution est périlleuse dans sa mise en œuvre et fait face à une levée de boucliers. C'est ce que nous avons pu observer en 2006 sur le Boulevard Saint Marcel.

3.2.1 Le Boulevard de la Mort⁶

A l'automne 2006, quelques articles de presse font état du décès de deux piétons sur le Boulevard Saint Marcel en l'espace de deux mois. Dans des web-forums, des usagers des lieux prennent la parole et la plupart sont extrêmement remontés contre le réaménagement du boulevard. Ils le décrivent, photos à l'appui et dénoncent son caractère contre-intuitif pour les automobilistes comme pour les piétons. La complexité des lieux les rend perplexes et nombreux sont les commentaires qui incriminent la dangerosité spécifique du boulevard. Après avoir pris le soin d'analyser cette controverse en ligne, je rédige un article qui fera l'objet d'une présentation l'année suivante dans un colloque dédié aux piétons et leur environnement⁷. Quelques jours avant ce colloque, je suis contacté par la Mairie de Paris pour en discuter : quelle aubaine ! Je profite de mon déplacement à Paris pour me rendre sur le boulevard, y observer la signalisation qui a été renforcée entre temps et les usages qui en sont faits, mais aussi par la même occasion pour rencontrer mes interlocuteurs : l'un en charge de la qualité de l'espace public et l'autre de la direction de la voirie et des déplacements. Les deux hommes souhaitent s'assurer de ma faible volonté de nuisance (l'affaire est fâcheuse à quelques mois des municipales pour l'équipe sortante) et me proposent de collaborer à mes recherches. J'obtiens donc un entretien avec un des responsables de l'opération de réaménagement du boulevard⁸. Ce dernier est riche d'enseignement car il raconte l'histoire d'un aménagement monstrueux, car mal-aimé et malmené un peu à la manière du projet Aramis⁹, si bien narré par Bruno Latour.

⁶ Ce titre quelque peu racoleur reprend la traduction française du titre d'un film de Quentin Tarantino tout en faisant allusion au titre d'un article consacré aux drames de Saint Marcel : Didier Arnaud « Paris Boulevard de la peur » *Libération* 12/12/2006.

⁷ Fouillé Laurent, « L'affaire Saint Marcel. Chronique sociologique d'un boulevard pas comme les autres », in M-A Granié et J-M Auberlet (éd.), *Le piéton et son environnement. Quelles interactions ? Quelles adaptations ?*, Actes INRETS n°115, Paris, 2008, pp 239-248

⁸ Cf. annexe 19. le résumé de l'entretien qui n'a pas été enregistré, ce qui est regrettable du point de vue de la collecte des traces mais ce qui a probablement aussi permis une liberté de ton plus grande. Les annexes 20 et 21 sont des photographies prises sur le boulevard.

⁹ Aramis était le nom du projet de *Personal Rapid Transit* de Matra, qui ne vit jamais le jour. Cf. Latour Bruno, *Aramis ou l'amour des techniques*, La découverte, Paris, 1992. Le PRT est devenu réalité en 2010 avec la mise en service d'ULtra un système qui équipe l'aéroport d'Heathrow <http://www.ultraprt.com/> consulté le 07/05/2010

A. Un projet sous contrainte

A son origine, le projet Mobilien est inscrit dans le PDUIF de 2000-2005 comme la création ambitieuse d'axes structurants et performants du réseau de bus d'Ile-de-France, sur le modèle de Curitiba. Ces Mobiliens devaient initialement sortir de Paris et permettre de franchir plus facilement les portes de la ville, coutumièrement congestionnées. Mais dès le début de sa mandature, Bertrand Delanoë s'empare du projet et ne parvient pas à mobiliser les autres communes concernées : les Mobiliens resteront donc à l'intérieur du périphérique, pour ne pas se compliquer l'existence avec des maîtrises d'œuvre multiples. Le temps presse, l'objectif est de réaliser les travaux en début de mandature, pour que les Parisiens puissent profiter du réaménagement avant sa fin. Certes, il est possible de faire vite et bien, mais le chronomètre joue rarement en faveur d'un tel projet. Si les axes retenus sont plus courts et moins nombreux, ils constituent déjà un projet d'envergure étant donné le trafic qui circule sur ces axes.

Le Mobilien 91, celui qui nous intéresse, est la résurrection partielle et modeste d'un vieux rêve de la RATP : le « tramway des gares », ainsi nommé parce qu'il relierait Montparnasse à la Gare du Nord, en passant par Austerlitz, la Gare de Lyon et la Gare de l'Est. Le Mobilien 91 est le segment Ouest de ce tracé c'est-à-dire Montparnasse-Bastille. Il représente donc un fort enjeu en termes de mobilité urbaine. Mais au lieu d'être un tramway, ce n'est qu'un simple site-propre pour bus, ce qui fait beaucoup moins rêver aménageurs et exploitants du réseau.

Autre élément qui va jouer en sa défaveur, le portage institutionnel du projet avec le ménage à trois : Ville de Paris, STIF et RATP. Il faut souligner que le STIF (émanation de la Région qui finance en partie les travaux) est une jeune institution qui vient en 2006 d'hériter de l'Etat du statut d'Autorité Organisatrice des Transports pour l'ensemble de l'Ile de France, que l'exploitant principal de son réseau de bus est la RATP (entreprise d'Etat), mais que ce sont les services de la Ville de Paris qui tiennent le crayon et dessinent le projet en temps que gestionnaires de la voirie, qui supportent 57 % des coûts d'investissement (11,4 millions €). Autre élément d'ordre institutionnel, si Paris a décidé d'agir sans les communes limitrophes, elle fait face à des divisions internes liées au découpage en arrondissements : le boulevard Saint Marcel constitue justement la limite entre deux arrondissements de couleurs politiques différentes : le V^e et le XIII^e. Ce fractionnement institutionnel obligera à des petits arrangements qui de compromis en compromis finiront par dénaturer le projet et compromettre sa cohérence. Il se déréalise du fait des exigences contradictoires des

protagonistes ce qui équivaut à un départ des alliés initialement intéressés par le projet¹⁰. Tout d'abord, les deux mairies d'arrondissement demandèrent que le stationnement soit maintenu de leur côté du boulevard pour faire plaisir aux commerçants de leur circonscription.

Devant l'hôpital du Val de Grâce, sur le boulevard de Port-Royal, la mairie du V^e refusa que le marché qui occupe la contre-allée trois jours par semaine soit transféré de l'autre côté du boulevard, ce qui serait revenu à offrir un marché à l'arrondissement voisin. Comme si le chaland percevait la frontière d'arrondissement en traversant le passage piéton ! L'emplacement du marché devint l'instrument de manœuvres électorales au cours des élections régionales de 2004, lorsque Jean Tibéri en tant que maire du V^e prit la défense de son marché. Philippe Sollers (en tant que simple riverain) apporta sa contribution à la protection du marché, mais aussi de l'abbaye de Port-Royal et du caractère prestigieux des boulevards concernés par les réaménagements¹¹.

Lorsque les services techniques proposèrent de modifier le plan de circulation, les élus du V^e comme du XIII^e refusèrent, de peur de paraître trop « anti-automobilistes ». Pourtant la mise en sens unique du boulevard aurait été judicieuse et sécurisante, tout comme l'ajout de sens interdits sur quelques rues perpendiculaires, qui aurait limité les flux traversants.

L'apogée de l'irruption d'entités inattendues dans le débat est atteinte avec l'épisode dit du « platane et du pigeon » qu'a merveilleusement relaté un article du *Monde*¹², sur le ton de la fable. Alors que le boulevard de Port-Royal a été mis en service, les conducteurs de bus se plaignent d'une chicane difficile à cause d'un platane gênant, qui oblige à une manœuvre serrée. Pour gagner en vitesse et en régularité, il est dans l'intérêt des bus et leurs usagers d'abattre cet arbre. Denis Baupin (l'adjoint aux Transports) est donc en faveur de cette option et il parvient à obtenir le soutien du Maire de Paris, mais ce n'est pas le cas de son homologue Vert, Yves Contassot en charge de l'Environnement et des Espaces Verts. Ce dernier, pour protéger l'arbre, ira jusqu'à y repérer un nid de pigeons ramiers et à faire valoir un texte de 2005 qui interdit de détruire ou déplacer un nid en période de nidification. Par ce biais, l'abattage de l'arbre sera retardé de quelques mois, mais aura tout de même lieu. L'épisode aura démontré combien la création d'un site propre bus peut être modifiée par la prise en compte d'une multitude de faits hétérogènes, jusqu'à être rendu dysfonctionnel ...

¹⁰ Akrich Madeleine, Callon Michel & Latour Bruno, « A quoi tient le succès des innovations ? 1 : L'art de l'intéressement », *Gérer et comprendre, Annales des Mines*, n°11, 1988, pp. 4-17

Akrich Madeleine, Callon Michel & Latour Bruno, « A quoi tient le succès des innovations ? 2 : L'art de choisir les bons porte-parole », *Gérer et comprendre, Annales des Mines*, n°12, 1988, pp.14-29

¹¹ Sur cet épisode voir l'excellent article d'Emmanuelle Walte et Morgane Bertrand « Stars en pétards » *L'Obs de Paris*, 16/12/2004. L'article relate l'intervention de Philippe Sollers qui posa son veto aux premiers plans du projet à Port-Royal (et qui fut écouté), mais aussi plus largement la fronde de l'intelligentsia des beaux quartiers (Sollers, mais aussi Pierre Bénichou, Elisabeth Roudinesco, Claude Lanzmann, Andrée Putman) sur les tracés des Mobiliens 38 et 91.

¹² Ariane Chemin, « A Paris : le platane, les Verts et le pigeon ramier », *Le Monde*, 21/10/2006

Dans un tel contexte, le cahier des charges ressemble à une mission impossible : construire rapidement un site propre protégé efficace dans une rue étroite et jonchée de neuf intersections sans toucher au stationnement, ni aux plantations, ni au plan de circulation du quartier, ni aux contre-allées¹³. Grossièrement, cela revient à tout changer sans rien changer, ce qui relève de l'exploit, il faut le reconnaître.

B. Des choix techniques restreints

Pour réaliser cette prouesse, les ingénieurs de la Direction de la Voirie et des Déplacements de la Ville de Paris optent pour le site propre « unilatéral bidirectionnel ». Avec un nom pareil, le lecteur aura saisi son degré de complexité. En fait, les bus circulent dans les deux sens du même côté de la rue : au Sud en l'occurrence. Les voitures font de même au Nord. En général, ce type de site propre est privilégié pour longer un côté de rue qui est privé d'intersections : c'est par exemple le cas des bus devant la gare de Rennes ou du tramway devant celle du Mans. On comprend l'intérêt de ce type de construction devant une gare car cela permet une meilleure intermodalité : le piéton qui passe du train au bus n'a pas à traverser la circulation générale. Dans ce cas précis, les raisons de ce choix sont celles évoquées ci-dessus et en premier lieu l'étroitesse de la chaussée. Une fois acté que le stationnement et les plantations n'étaient pas modifiables : l'espace disponible (14 mètres de voirie) ne permettait pas de construire deux bordures de séparation, mais une seule, étant entendu que ces séparateurs doivent en certains points accueillir des abris et des quais pour les voyageurs. Impossible alors de poursuivre le tracé « central » comme sur le boulevard du Montparnasse (22 mètres de voirie) et comme il est bien trop dangereux de passer du site propre central, au site propre bilatéral, les services techniques ont opté pour l'unilatéral. Les schémas ci-dessous aideront certainement le lecteur à y voir plus clair parmi les différents types de sites propres bidirectionnels¹⁴ (les flèches larges représentent les voies de bus, les flèches fines les voies « générales » et les traits gris les séparateurs)

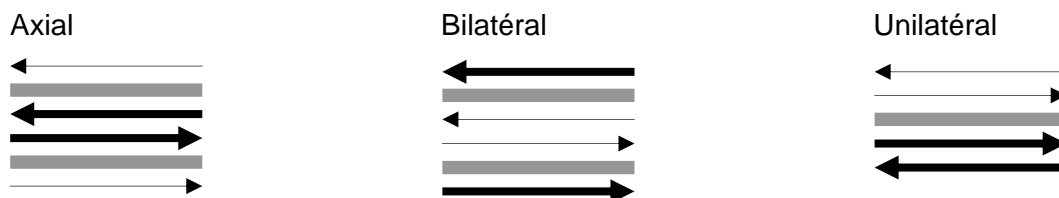


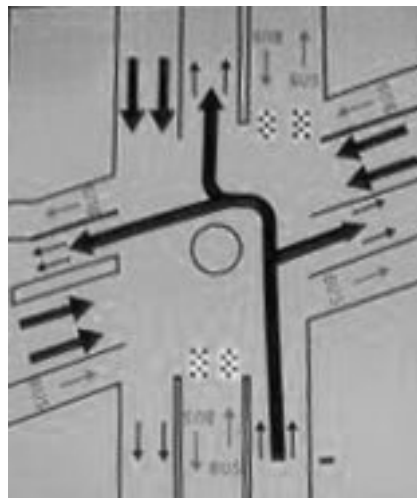
Schéma n° 1 : Les différents types de couloirs de bus

¹³ Un tel cahier des charges est une accumulation de doubles contraintes. Si l'on suit Bateson, il ne faut donc pas s'étonner du caractère schizophrénique et monstrueux de l'aménagement. Bateson Gregory, *Vers une écologie de l'esprit*, Seuil, Paris, 1980, édition originale 1972

¹⁴ Il existe aussi des sites propres unidirectionnels, dans ce cas, le bus circule dans l'autre sens soit avec la circulation générale, soit dans un autre site propre unidirectionnel situé sur une rue parallèle.

Ces schémas sont un peu trompeurs car n'y figurent pas les trottoirs, les arbres, les places de stationnement et les arrêts de bus. En fait, le type bilatéral est probablement celui qui occupe l'emprise la plus faible car avec lui, les séparateurs peuvent être réduits *a minima* (c'est-à-dire une simple bordure) car les arrêts de bus sont alors situés sur les trottoirs. Alors que pour les types axiaux et unilatéraux, les séparateurs doivent être suffisamment larges pour accueillir des points d'arrêts.

Il faut prendre en compte l'intégralité du projet pour comprendre l'impossibilité de l'option « bilatérale ». Comme il est entendu que le site propre du boulevard du Montparnasse est axial (pour que les bus ne soient pas gênés aux intersections) et que celui du boulevard de l'Hôpital est unilatéral (la gare d'Austerlitz et l'hôpital de la Pitié faisant bloc à l'Est et le tracé tournant à droite après le pont d'Austerlitz), l'aménagement des boulevards de Port Royal et de Saint Marcel ne pouvaient être qu'unilatéraux sous peine de générer une multitude de carrefours incompréhensibles et dangereux, qu'il était inimaginable de multiplier. Nous nous ferons une idée de la dangerosité de ce genre de carrefour en constatant la difficile intelligibilité du point de passage du tronçon axial au tronçon unilatéral¹⁵. Voici l'information transmise à l'automobiliste roulant sur le boulevard du Montparnasse vers l'Est à l'approche du carrefour qui en marque la fin :



Photographie n°2 : « Cadet » (panneau provisoire) spécifiquement créé pour ce cas particulier

On comprend que les novices des lieux soient pour le moins surpris et confus.

C. Lorsqu'une politique pro-bus devient anti-piétonne

Il serait compréhensible de se dire que rendre le plan de circulation illisible fait partie intégrante de la stratégie de découragement des automobilistes. Ainsi, en plus du ralentissement, l'option automobile serait rendue moins attractive sur le plan ergonomique et

¹⁵ Celui qui sépare Port Royal et Saint Marcel au droit des Gobelins est du même ordre de complexité

cognitif. Mais ce qui est vrai des automobilistes est aussi applicable aux piétons. Si l'on revient sur Saint-Marcel, le passage piéton situé au droit des Gobelins (à l'Ouest), qui est le même que tous ceux qui jonchent le site propre unilatéral, nécessite lui aussi un temps d'adaptation et une petite gymnastique de l'esprit. Si l'on reprend les schémas de la page précédente : la traversée piétonne des types axiaux et bilatéraux revient à la traversée standard d'une « deux fois deux voies ». Il suffit de regarder à gauche si les deux premières voies sont dégagées pour traverser la moitié de la chaussée, puis de vérifier qu'il en est de même à droite pour terminer sa traversée.

Avec l'aménagement unilatéral bidirectionnel, c'est comme si on traversait deux rues indépendantes consécutives, comme si le bloc construit s'était réduit à une simple bordure. Il faut donc doubler le protocole : « je regarde à gauche pour traverser un quart, puis à droite pour arriver à la moitié, puis encore une fois à gauche pour atteindre les trois quarts et une dernière fois à droite pour terminer la traversée »¹⁶. Après une telle explication, normalement il se trouve toujours quelqu'un pour dire : « il y a les feux, il suffit d'observer la couleur du petit bonhomme ». C'est une bonne remarque dans un pays germanophone, mais en France comme dans de nombreux pays latins, la couleur du bonhomme ne sert qu'à attribuer les torts en cas d'accident et non à définir le moment judicieux pour traverser (ou alors pour les enfants, les aveugles et les personnes âgées).

Ce qui rend le site propre unilatéral dangereux, c'est sa ressemblance avec une deux fois deux voies classique séparée par un terre plein central. Comme le précisait notre interlocuteur « *le boulevard n'est pas dangereux, il est perturbant. Un aménagement est dangereux lorsqu'un usager respectueux des règles est obligé de prendre des risques.* » La nuance est subtile. Si on l'accepte, on admettra alors que « l'aménagement perturbant » fait prendre des risques inconsidérés et non-maîtrisés à l'usager non-respectueux des règles, ce qui est le cas de l'usager moyen.

Suite aux accidents, à la polémique et aux dénonciations (tel que le qualificatif de « hachoir » qui constitue en fait une très bonne métaphore) la Ville de Paris a réagi par un renfort de signalisation pour rendre flagrante l'anormalité du site : doublement des caissons piétons, marquage au sol de la voie bus à l'aide d'un damier, ajout de panneaux « regardez à gauche puis à droite » et « attention piétons feux décalés », élargissement des passages piétons avec un fond rouge et la mention « attention double sens ».

¹⁶ Comme le formulait un internaute s'exprimant dans un forum : « « Pourquoi faire simple quand on peut faire (très) compliqué ? Pour traverser, il faut désormais être diplômé de l'école Polytechnique en plus d'avoir une vue et une ouïe impeccables. » <http://www.metro-pole.net/actu/breve247.html#forum11694> consulté le 10/05/2010.



Photographies n°3 : Empilement de signalisation sur le tracé du Mobilien 91

Avec cet épisode du rattrapage curatif à l'aide d'un empilement de signalisation, nous touchons là au dernier point faible des Mobilien évoqué par notre interlocuteur : l'absence d'identité visuelle du projet. Avec le même tracé mais un autre mode, par exemple un tramway, l'usager des lieux aurait vu des câbles, des rails et probablement de la pelouse, qui au premier regard auraient distingué le boulevard d'une « deux fois deux voies » standard. Avec un trolley, il y aurait aussi eu des câbles. On aurait pu imaginer des arrêts de bus spéciaux sur le modèle de ce qui a été fait à Curitiba au Brésil ou alors des voies de circulation peintes sur le modèle des *red route* londoniennes. C'est finalement ce qui fut fait en peignant un damier blanc sur l'ensemble du tracé, mais après coup... Par l'absence d'identité visuelle, notre interlocuteur soulignait aussi le fait qu'aucun logo, aucune livrée, aucune charte graphique ne venaient mettre en exergue la spécificité du Mobilien, à la différence de ce qui a pu être fait avec le Busway de Nantes par exemple. Mais ici nous sortons des compétences de la Ville, car c'est à la RATP et au STIF qu'il revenait d'affecter un matériel roulant spécifique à ces axes.

C'est en partie, cette invisibilité des gains produits par le changement qui a fait râler abondamment. Après un long chantier (un désagrément extrêmement visible lui), les observateurs ont pu constater que les mêmes bus y circulaient, qu'ils n'étaient ni plus

rapides, ni plus fréquents, ni plus nombreux. Car en plus de ne pas changer le matériel, STIF et RATP n'ont pas non plus renforcé l'offre de bus utilisant l'aménagement dans un premier temps. Cette erreur commerciale a permis aux automobilistes d'affirmer (à raison) qu'on leur avait pris la moitié de la chaussée pour qu'elle reste « vide », ou du moins, qu'il n'y ait pas plus de bus à circuler qu'auparavant. Finalement, le temps gagné dans les lignes droites était bien souvent perdu aux carrefours où la re-programmation des feux (doublant le nombre des phases) n'avait été avantageuse pour personne (ni pour les bus, ni pour les automobiles). De plus, les feux et les bus n'ont été équipés d'un système de priorité que plusieurs années après la mise en service du site propre. Il aurait sûrement été plus judicieux de coupler le renfort d'offre et l'équipement du système de priorité au réaménagement pour rendre plus flagrante l'action menée.

Cette visibilité que nous évoquons dialogue merveilleusement avec le concept d'« imagibilité » développé par Kevin Lynch. L'imagibilité « *c'est, pour un objet physique, la qualité grâce à laquelle il a de grandes chances de provoquer une forte image chez n'importe quel observateur. C'est cette forme, cette couleur ou cette disposition, qui facilitent la création d'images mentales de l'environnement vivement identifiées, puissamment structurées et d'une grande utilité. Cela pourrait aussi s'appeler « lisibilité » ou « visibilité », pris dans un sens élargi de qualité des objets qui ont non seulement la possibilité d'être vus, mais aussi l'aptitude à se présenter aux sens d'une manière aiguë et intense.* »¹⁷

D. L'évaluation des effets du Mobilien 91

Nous avons vu les effets négatifs pour les automobilistes et les piétons, mais c'est peut-être le prix à payer pour une efficience accrue des bus ? Contactée à plusieurs reprises à propos du Mobilien 91, la RATP n'a jamais été très loquace à ce sujet. Un de ses employés a finalement eu la générosité de nous transmettre un document d'évaluation à mi-parcours du projet Mobilien¹⁸. Ce document daté de Septembre 2007 et que nous n'avons obtenu que deux ans plus tard est incomplet. L'évaluation finale et définitive reste en cours et pas le moindre graphique ne filtre : sujet trop politique et polémique probablement. C'est dommage, nous devons nous contenter des documents qui nous ont été transmis pour évaluer le Mobilien 91, sachant que ces résultats provisoires lui sont défavorables, puisque le système de priorité aux feux n'était pas encore installé.

¹⁷ Lynch Kevin, *L'image de la cité*, Dunod, Paris, 1999 (édition originale 1960), p.11

¹⁸ RATP Département Développement et action territoriale *Le programme Mobilien à Paris. Contribution de la RATP à un bilan d'étape*, septembre 2007, 12 p.

La brochure atteste parmi les points faibles du projet que « certains riverains pointent un sentiment d'insécurité que ces aménagements inhabituels généreraient pour des piétons »¹⁹. On soulignera l'usage de « certains » pour présenter ces personnes comme une minorité, l'usage de « sentiment » pour présenter l'insécurité comme subjective et perçue et non comme objective et vécue, enfin le recours au conditionnel parachève cette relativisation de la dangerosité. Néanmoins, le fait que cette phrase figure dans ce document synthétique d'évaluation signifie bel et bien qu'une telle observation ne peut pas être totalement occultée. Le Mobilien 91 est le seul qui a perdu de la fréquentation entre 2001 et 2006²⁰, son gain de vitesse n'est que de 3 % et la RATP estime d'après une enquête que seulement 0,9% des voyageurs sont des anciens automobilistes.

L'évaluation du PDUIF, qui s'est certainement appuyée sur cette évaluation des Mobiliens par la RATP nous fournit là-aussi quelques éléments, mais les chiffres diffèrent puisqu'ils sont détaillés par tranche horaire et par sens. Les évolutions de la vitesse commerciale y sont présentées comme suit :

Indicateur	Sens	Heure de pointe du matin	Heure creuse	Heure de pointe du soir
Vitesse commerciale	Vers Montparnasse	10,4%	0,9%	-0,1%
	Vers Bastille	13,5%	5,8%	7,8%
Régularité (écart type du temps de parcours)	Vers Montparnasse	-2minutes 15s	-3minutes 36s	-35s
	Vers Bastille	-5minutes 22s	+27s	stable

Tableau n°3 : Evolution de vitesse et régularité 2001/2006 du Mobilien 91, sources RATP et p.35 des annexes du Rapport d'évaluation du PDU d'Ile de France, STIF/Région Ile de France, 2007

Ce document indique également que la fréquentation en jour ouvrable de la ligne 91 a baissé de 11,6 % entre 2004 et 2006. Néanmoins l'analyse multicritère du projet estime que les cinq thèmes ont été traités (largement pour trois d'entre eux et partiellement pour les deux autres). La fiche d'évaluation considère que le projet ne possédait « pas de charte des objectifs », en conséquence il semble bien difficile d'évaluer les effets produits. En revanche, le site du STIF nous présente le Mobilien comme un label sanctionnant le respect d'un référentiel qui comprend :

- une offre renforcée : une fréquence élevée (intervalle de maximum 10 minutes de 7H00 à 21H00) et une large amplitude horaire (les bus circulent jusqu'à 0H30).
- Une efficacité accrue : une vitesse élevée et une régularité importante « *La vitesse commerciale visée est de 18 km/h ou, à défaut, une réduction d'au moins 20% du temps de parcours.* »²¹

¹⁹ Ibid.

²⁰ La comparaison des différents « Bilan des Déplacements de Paris » atteste d'une baisse de 7,7% de la fréquentation de la ligne 91 entre 2004 et 2008, passant de 34 307 à 33 660 voyages par jour

- une haute qualité de service (accessibilité PMR, information voyageur, certification « NF service » avec notamment au moins 80% des voyages effectués à moins de quatre personnes par mètre carré).

Si les premiers et derniers critères semblent remplis, nous doutons qu'avec une vitesse initiale de 11,1 km/h, la ligne 91 soit en mesure de remplir aujourd'hui le second critère du référentiel Mobilien. Même en ne retenant que la tranche horaire et le sens pour lesquels la progression de vitesse est la plus forte (13,5 %), on ne peut pas espérer une vitesse moyenne supérieure à 13 km/h, qui signifie sur une ligne de 6,6 km un gain de temps moyen de cinq minutes. La ligne 91 reste donc bien loin de la vitesse et du gain de temps de parcours escomptés pour un Mobilien. Ceci étant dit, ce gain de temps n'est pas négligeable et permet probablement aux bus de faire plus de passages dans la journée, ce qui représente une économie certaine pour la RATP.

Après ce bilan comptable très partiel (du fait de sources aux présentations diverses), nous souhaitons rappeler qu'il existe une autre manière, bien plus qualitative, de jauger la qualité d'une opération et qui consiste à se fier au bilan qu'en tirent les élus. La campagne des municipales de 2008, nous a permis de voir le Maire rejeter les « *erreurs d'aménagement* » sur ses alliés Verts dans une émission de télévision²². Nous pouvons néanmoins, à la décharge de ces derniers, constater que dans un entretien accordé à la revue spécialisée *Ville & Transports*, le coupable tout désigné, Denis Baupin reconnaissait les erreurs commises avec les Mobilien et en particulier avec celui de Saint-Marcel. Il y revenait notamment sur le marché non-déplacé et donnait l'explication générale suivante : « *L'échec relatif de la transformation du boulevard Saint- Marcel tient au fait que le projet a été mené par une équipe « Bus » qui a conçu le projet pour que cela fonctionne bien ... au niveau du bus. Si l'on avait impliqué d'autres services en amont, on aurait sans doute fait d'autres choix.* ». Nous devons à cet égard émettre un doute. Que les ingénieurs de la Ville de Paris n'aient pas pris en compte suffisamment les piétons et les cyclistes, c'est flagrant. En revanche, qu'ils n'aient pas considéré la circulation générale, c'est tout bonnement

²¹ Le référentiel est présenté sommairement sur le site du STIF à l'URL suivante : <http://www.stif.info/les-developpements-avenir/plan-deplacements-urbains-mobilien/les-axes-mobilien/les-objectifs-58.html> consultée le 11/05/2010

²² *Ripostes*, France 5, 01/2008, voici l'échange *in extenso* :

Delanoë - Attendez. D'abord les Verts, ils ont fait beaucoup aussi du bon boulot. Ils se sont parfois un peu caricaturés eux-mêmes...

Safran - Mais là ils se caricaturent sérieusement, non ?

Delanoë - Je veux vous dire que je considère qu'ils ont fait aussi du bon boulot, même si parfois... oui... ils m'ont parfois agacés, d'abord ... et j'aurais voulu ne pas être obligé de reconnaître moi des erreurs... ou j'aurais voulu qu'ils les reconnaissent avec moi... boulevard Saint Marcel, boulevard du Port-Royal et même des améliorations à faire boulevard Magenta...

Moati - Quels erreurs ?

Delanoë - des erreurs d'aménagement...

impossible. De par leur formation et leur service de rattachement, « la direction de la voirie et des déplacements », ces agents ne peuvent pas prendre en compte les seuls bus en occultant l'environnement direct duquel ils tentent de les isoler : la circulation générale. Notre interlocuteur nous a d'ailleurs confié que c'est la commande politique qui avait insistée pour faire un projet « bus », qui favorise les bus, quitte à gêner la circulation des voitures. C'est aussi des élus qui ont refusé la ré-affectation des contre-allées et des places de stationnement (l'élargissement de la voirie circulante) ainsi que la réorganisation du plan de circulation avec la mise en sens unique du boulevard pour la circulation générale (diminution du trafic simultanément à celle de la voirie dédiée à la circulation générale). Là où l'on pourrait accuser les ingénieurs, c'est d'avoir accepté de relever un tel défi et d'avoir laissé entendre à leurs élus qu'il existait une solution acceptable au problème posé sans en modifier les termes.

Néanmoins, qu'il soit qualifié « d'erreur d'aménagement » ou « d'échec relatif », le bilan politique de l'opération semble pour le moins négatif, même dans la bouche de ses promoteurs. La reconnaissance de l'erreur est une bonne chose de leur part, mais parvenir à en déterminer les causes semble une tout autre affaire. Il est possible d'esquisser un parallèle entre le problème de Saint Marcel et le crash de la navette Challenger en 1986, tel que l'a étudié Diane Vaughan²³. Les deux cas ne sont pas aussi dramatiques, mais l'étude de Saint-Marcel permet de partager deux considérations développées par cet auteur. Tout d'abord la « culture de production » qui considère qu'ingénieurs et managers (élus dans notre cas) ne doivent pas être opposés car ils partagent une culture commune : qui est ici celle des considérations électorales, du souci du calendrier et du bon usage de l'argent public. C'est cette culture commune qui fait que des techniciens vont accepter dans le cahier des charges des considérations politiques qui vont à l'encontre de leurs principes d'efficacité et de sécurité. Et c'est cette agrégation de contraintes qui va limiter l'éventail des choix techniques possibles. Deuxièmement, la « normalisation de la déviance » va conduire à minimiser l'importance accordée à des signaux d'alerte devenu habituels. Les personnes qui prennent les mauvaises décisions le font conformément aux règles en vigueur dans l'organisation. Dans le cas d'une Mairie, les dénonciations faites par l'opposition sont considérées comme des manœuvres politiciennes et celles faites par des habitants ou des citoyens consultés dans le cadre d'une réunion publique sont souvent qualifiées de

²³ Nous n'avons pas eu pour le moment l'opportunité de lire Vaughan Diane, *The Challenger launch decision : risky technology, culture and deviance at NASA*, The University of Chicago Press, Chicago, 1996, 575 p. mais avons profité de la note de lecture suivante : Laroche Hervé, « L'ingénieur, le manager et l'astronaute », *Gérer et Comprendre : annales des mines*, n°53, Paris, 1998 pp.69-77. Par ailleurs, nous avons également lu des articles dans lesquels Vaughan fait plus qu'évoquer ce travail de recherche : Vaughan Diane, « Theorizing disaster. Analogy, historical ethnography, and the Challenger accident », *Ethnography*, vol 5-3, Londres, 2004, pp.315-347 et Vaughan Diane, « The dark side of organizations : mistake, misconduct and disaster », *Annual Review of Sociology*, n°25, 1999, pp. 271-305

« normales ». Notre interlocuteur a fait allusion à une phrase du type « On sait qu'il y a toujours deux-trois pépés grincheux qui viennent à ce genre de réunion ». Autrement dit, comme ces porte-parole ne sont pas représentatifs, leurs mises en garde n'ont aucune valeur, sinon celle de l'obligation légale de consulter pour consulter.

D'un autre côté, la politique de la régulation par la congestion (qui n'est jamais explicitée dans ces termes) est parvenue à une réduction incontestable de la circulation intra-parisienne. Car si le Mobilien 91 n'est pas une opération éclatante en termes de fréquentation des bus, l'espace pris aux automobiles n'a pas été sans effet sur leur circulation. Le Bilan des Déplacements 2008 de la Ville de Paris²⁴, nous apprend que la circulation diminue régulièrement depuis une dizaine d'années sur le réseau instrumenté de Paris intra-muros. Les 196 kilomètres de voiries équipées de capteurs représentent la quasi-intégralité des axes structurants de la capitale. La circulation²⁵ y a diminué de plus de 25% entre 1999 et 2008, soit une baisse annuelle variant entre 2 et 5 %. Ce document de synthèse fort intéressant nous apprend également que l'axe du Mobilien 91, constitué des trois boulevards Montparnasse-Port-Royal-Saint Marcel a enregistré des baisses de trafic bien plus importantes : moins 41,6% entre 2000 et 2008 et surtout moins 35,4 % entre 2004 et 2006, soit avant et après travaux. L'objectif de réduction du trafic est donc largement atteint. Il faut dire qu'il résulte en partie d'une tendance de fonds, car la baisse du trafic intra-muros précède la politique des couloirs de bus. Mais partout où celle-ci a été menée, les résultats se sont fait sentir visiblement, avec par exemple moins 46,2% Avenue Jaurès et moins 44,5% Boulevard Magenta entre 2004 et 2006.

L'expérience n'aura pas été vaine sur un autre plan, celui du processus apprenant. Si elle a terni le bilan de la première mandature de Bertrand Delanoë, l'erreur commise semble enrichir le programme politique du second mandat. Si l'on résume le premier mandat « transports » aux couloirs de bus, aux Vélib' et au tramway des maréchaux (projet tibérien), le second s'annonce comme la combinaison de la « reconquête des voies sur berge »²⁶ et du dispositif Autolib'. Le terme de reconquête n'est pas neutre et si le dossier de presse du projet de réhabilitation des rives de la Seine porte ce nom, son contenu suggère que cette fois, la concertation et le souci de cohésion des parties prenantes seront de mise. Le ton de

²⁴ Document consultable et téléchargeable à l'adresse suivante :

http://www.paris.fr/portail/politiques/Portal.lut?page_id=7627&document_type_id=4&document_id=26324&portlet_id=17647&multileveldocument_sheet_id=15780 consulté le 10/05/2010

²⁵ L'indicateur utilisé représente en fait une « densité moyenne du trafic » dont la formule est la suivante : nombre de véhicules circulant par heure (entre 7H et 21H) X distance parcouru par chacune d'elle / distance du réseau concerné. Cela revient à estimer l'équivalent du nombre de véhicules ayant parcouru l'intégralité du linéaire concerné, sachant que certains n'en ont parcouru qu'une partie.

²⁶ Mairie de Paris, « Reconquête des voies sur berge », dossier de presse, 14 avril 2010, <http://www.paris.fr/portail/viewmultimediacdocument?multimediacdocument-id=82868> consulté le 3/05/2010.

l'éditorial du Maire laisse entendre une volonté pragmatique et finalement modérée : les quais bas de la rive gauche seront réquisitionnés, mais ceux de la rive droite seront seulement ralentis par des feux et aménagés pour les rendre plus urbains et moins routiers, les aménagements seront flexibles et révisables, le projet se nourrira de la concertation publique grâce à un forum électronique²⁷ et au dialogue avec les partenaires institutionnels que sont l'Etat²⁸ et les départements voisins. Il semble clairement que le projet refuse d'être qualifié d'anti-automobile, qu'il veut surmonter les clivages politiques et éviter l'opposition populaire. C'est pour cette raison que le projet traite différemment les rives gauche et droite. Une version plus radicale du projet, soutenue par les Verts, serait de libérer des voitures les quais au Nord comme au Sud. Ainsi Delanoë, dont « *l'idée c'est de continuer à réduire la place de l'automobile à Paris* »²⁹ par le traitement différencié Nord/Sud, se présente comme plus modéré et plus réaliste.

Néanmoins, comme tout projet, cette reconquête des quais de Seine ne se passera pas sans encombre et nous pensons que ce dossier constituera probablement un beau terrain pour une autre analyse de cas. Nous pourrions penser que ce projet ne propose que la transposition d'une mesure prise par d'autres grandes villes, dont Lyon et Bordeaux en France, mais la capitale constitue un laboratoire original dans lequel les expériences de politique urbaine produisent souvent des effets inattendus dans le protocole de départ. Ce haut degré d'incertitude rend leur étude particulièrement intéressante. N'étant pas en mesure d'étudier plus loin ce cas, nous le laisserons à d'autres et passerons à l'analyse d'une autre barrière technique.

²⁷

http://www.paris.fr/portail/deplacements/Portal.lut?page_id=2&document_type_id=2&document_id=78193&portlet_id=21994#1
consulté le 3/05/2010.

²⁸ La Préfecture de Police (responsable de l'application des règles de circulation), Le Port Autonome (propriétaire des berges) et les Architectes des Bâtiments de France (gardiens du patrimoine classé historique et UNESCO)

²⁹ Extrait de son discours qui se poursuit ainsi : « *Nous constatons qu'il y a beaucoup moins de circulation sur les quais rive gauche que sur les quais rive droite et que pour une large part la fermeture des voies sur berge sur deux kilomètres rive gauche entraîne des reports de circulation sur les quais hauts qui sont pour une large part absorbables. Ce qui n'est pas vrai des quais rive droite, donc cette donnée de la circulation est une donnée que nous prenons en compte a priori, mais avec à la fois l'idée qu'il faut qu'il y ait moins de voitures, faut faire baisser la pollution, et en même temps, que nous devons adapter nos choix à ce qui existe : quel est la réalité des déplacements. De ce point de vue là, je vais vous dire que j'assume totalement le fait de différencier le projet rive gauche et rive droite. Car il ne s'agit pas pour moi de punir, il s'agit pour moi une fois de plus de faire baisser la pollution et la circulation automobile, mais de donner à Paris une occasion de bonheur. Et donc il eut été extrêmement imprudent de le faire brutalement rive droite, parce qu'alors là on avait la congestion de Paris qui aurait honnêtement abîmé le projet lui-même.* »

http://www.paris.fr/portail/accueil/Portal.lut?page_id=8581&document_type_id=2&document_id=82861&portlet_id=20214
consulté le 3/05/2010.

3.2.2. La ZAC Saint Sulpice : la régulation par la pénurie de place

La niche écologique de l'automobile ne se limite pas à l'espace de circulation offert par le réseau viaire, il comprend également des aires de stockage, dans lesquelles les véhicules se reposent. Ces aires, communément appelées stationnement, parking ou encore garage, possèdent une importance capitale pour les automobiles, car ces dernières se reposent très souvent. En 2008, l'Automobile Club de France estimait que les voitures diesel des français parcouraient en moyenne 15 734 kilomètres par an³⁰. Si nous considérons arbitrairement que leur vitesse moyenne est de 50 km/heure, cela signifie qu'elles ne sont utilisées que 315 heures par an, soit 3,6% du temps. Donc, les automobiles passent plus de 95% de leur temps à stationner dans des parkings ou des garages. Pour faire pression sur la population des automobiles, il semble évident que cette espace doit être considéré comme stratégique. Il est possible de réduire son emprise et limiter sa part dans l'espace public à l'aide de potelets qui empêchent de se garer sur les trottoirs par exemple. On peut aussi remplacer les stationnements par un couloir de bus, ce qui n'a pas été fait à Saint Marcel. Il est également envisageable, au moment de l'urbanisation d'un secteur, de diminuer le ratio stationnement/surface bâtie, ce qui limite considérablement la capacité de stockage des véhicules. C'est ce que nous allons voir maintenant.

En cohérence avec sa politique de limitation de l'usage de l'automobile en ville, telle que formulée dans son Plan de Déplacement Urbain, l'agglomération rennaise a décidé de fixer une norme plafond de stationnement en complément de la norme planchée qu'impose le code d'urbanisme. En effet, de longue date la juridiction imposait aux bénéficiaires des permis de construire un nombre minimal d'emplacements réservés aux usagers des bâtiments construits. Si le constructeur n'atteignait pas ce minimum requis, la collectivité lui facturait environ 12 000 € par emplacement dont elle devait assurer la construction pour combler ce « manque à garer ». Par contre, si le promoteur souhaitait en construire davantage à ses frais, il en avait le droit. Si bien que constructeurs de logements comme de bureaux, ne s'en privaient pas, suivant en cela les demandes de leurs clients qui aiment pouvoir se garer facilement.

Afin de mettre un terme à cette tendance à la surcapacité de stationnement, les collectivités ont été autorisées à fixer dans leur PLU et dans leur PDU, des normes plafonds au delà desquelles le permis de construire ne serait pas délivré. La ZAC Saint-Sulpice dont il est ici question est une des premières ZAC de l'agglomération rennaise dont le règlement

³⁰ Cf. <http://www.automobile-club.fr/budget/ebook/index.php#10> consulté le 12/05/2010

comportait cette norme plafond. La ZAC d'intérêt communautaire était réalisée sous maîtrise d'ouvrage de l'agglomération, Rennes Métropole, qui était donc idéalement placée pour mettre en œuvre la limitation de l'offre de stationnement dans cette ZAC de bureaux.

Nous aurions pu considérer que ce dispositif est un mécanisme législatif, mais dans la contrainte qu'il opère sur l'utilisateur, c'est un mécanisme technique qui modifie l'espace physique en générant une rareté, une pénurie de stationnement. C'est donc par ricochet que cette norme d'urbanisme produit une barrière physique pesant sur l'utilisateur des lieux.

Nous devons préciser que cette ZAC se situe à la périphérie Nord-Est de la ville centre, à l'intérieur et en contact direct de la rocade, ce qui possède son importance pour comprendre les façons de se déplacer des personnes qui y travaillent. L'accès routier est donc optimal pour les habitants des communes situées à l'extérieur de la rocade.

En fait, à l'observation cette ZAC à vocation économique tertiaire est un modèle du zonage fonctionnel classique : 68 000 m² de bureaux entassés au même endroit bénéficiant d'une desserte routière d'excellente qualité³¹. Quelques différences existent tout de même : les parcelles bénéficient d'un traitement paysager soigné (les arbres des anciens talus ont été conservés), la gestion sur place des eaux de pluies (noues sur l'espace public) et enfin le nombre d'emplacements de parking qui est réduit. Cette dernière particularité ne sauterait pas aux yeux un dimanche, mais un jour ouvrable elle devient flagrante parce qu'il n'y a pas une seule place vide sur les parkings, comme si il y avait deux fois plus d'employés par bureaux que dans une ZAC plus ancienne. Le lecteur aura compris qu'en réalité, c'est la norme plafond qui produit son effet.

Le problème que soulève ce dispositif est que si l'on réduit la taille du récipient sans modifier le volume de son contenu, il risque de déborder, dans tous les sens du terme. C'est ce qui s'est passé dans cette ZAC. Dans un premier temps, ce n'est pas parce qu'il y a moins de place que les salariés ont changé leur comportement, ils se sont juste adaptés en adoptant des stratégies de détournement³² et en se serrant un peu plus. Un reportage photo suffit à mesurer l'ampleur du phénomène³³. Nous avons pu compter 78 véhicules garés sur des emplacements improvisés, et en revanche nous n'avons vu que 13 vélos par cette matinée ensoleillée d'octobre. Sur tous les parkings, des véhicules se garaient les uns derrière les autres et alentour des emplacements « sauvages » étaient créés par les voitures. À proximité, le parking d'un parc paysager affiche lui aussi complet un mardi matin.

Mais le débordement s'exprima aussi à travers l'énervement des employés qui ont fait remonter leurs plaintes à la direction. Les entreprises implantées commencèrent alors à se

³¹ Voir en annexe 22 et 23 des orthophotographie aérienne du site afin de le localiser dans la ville.

³² Akrich Madeleine, «Les utilisateurs, acteurs de l'innovation», *Education permanente*, 'L'innovation en Question', n °134, 1998, p.79-90.

³³ Cf. annexe 24 un florilège des véhicules les mieux garés de la ZAC, le 30/11/2007.

plaindre à leur tour auprès de la Communauté d'Agglomération³⁴. Certes, avant d'acheter ou de louer leurs locaux, ces entreprises savaient où elles s'installaient. Elles ne se sont donc pas plaintes frontalement du manque de stationnement, mais de l'insuffisance des transports en commun.

L'argument est pour partie fondé car au regard du nombre d'emplois qu'elle accueille (environ 3 000), la zone n'est pas placée sur un axe majeur de transports en commun (elle n'est directement reliée que par deux lignes suburbaines). Mais d'un autre côté, de par sa situation, la zone n'a pas vocation à devenir cet axe de transport collectif, car elle se trouve en sortie de ville et en direction de communes « secondaires » pour le réseau de TC si l'on m'autorise l'expression : Thorigné-Fouillard (6 000 habitants) et Saint Sulpice la Forêt (1 500 habitants). De plus, les bus ne peuvent pas desservir l'intérieur de la ZAC car les voiries n'ont pas été conçues suffisamment larges. En revanche, cet emplacement est idéal pour un accès en automobile, comme nous l'avons déjà indiqué. Qui plus est, à quelques centaines de mètres plus au Sud se situe l'arrêt d'une ligne de bus majeure (qui elle offre un service fréquent à l'amplitude large), mais qui n'est pas particulièrement utilisée par les employés de la ZAC. Un renfort de l'offre de bus ne pallierait probablement pas à la frustration que constitue une ZAC de bureaux idéalement placée sur le réseau routier mais incapable d'absorber son volume d'autos.

Une autre plainte, particulièrement fondée, a été formulée par les entreprises : « comment est-il possible qu'une zone d'emploi de cette taille ne possède pas une offre de restauration digne de ce nom ? ». Il est vrai qu'un simple restaurant pour autant de bureau, cela semble insuffisant. Poursuivre le modèle du zonage fonctionnel de la ville en consacrant des blocs entiers à l'emploi est une chose, mais ne pas considérer que cette fonction s'associe parfaitement à quelques autres, comme la restauration, la garderie ou les commerces de proximité, relève d'un autre ordre. En termes de déplacements, l'aménageur sait pertinemment qu'en implantant ces bureaux, il produit des migrations pendulaires. Il lui est donc possible *a minima* de trouver des stratégies pour faire en sorte que d'autres migrations ne s'y ajoutent : pour acheter du pain, un journal ou un sandwich ou encore pour aller chercher les enfants à la crèche. À l'encontre des entreprises, que nous pourrions accuser de ne pas jouer le jeu, il faut noter qu'une gestion particulière des emplacements a été mise en place. De nombreux employés ont dénoncé le fait que les cadres s'octroyaient des places en sous-sol, alors qu'ils sont souvent en déplacement. Dans certaines entreprises, des

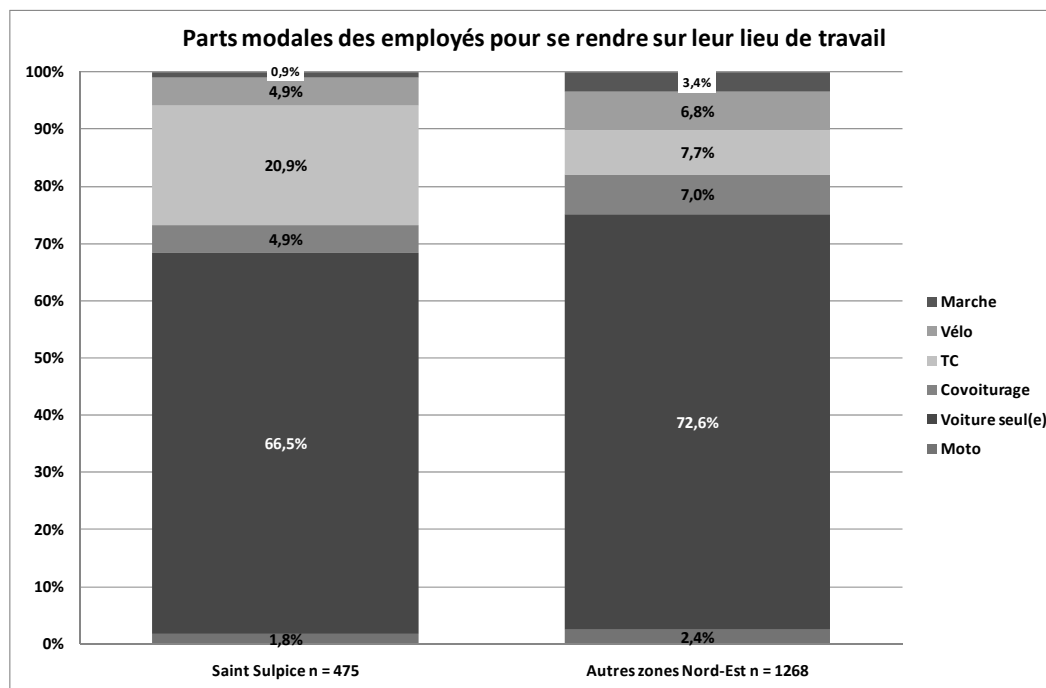
³⁴ Nous avons obtenu la copie d'un courrier adressé le 12/10/2007 au vice-président en charge du développement économique de Rennes Métropole par le Directeur régional de France Telecom dans lequel il évoque tous les problèmes que présentons : manque de stationnement, d'offre de transports collectifs et de services de restauration. Ce courrier précède l'installation de 600 employés du groupe dans leurs nouveaux locaux dans la ZAC. Un peu plus tôt, le 10/08/2007 c'est un médecin du travail qui écrivait au président de l'agglomération pour l'avertir de la pénurie de stationnement subie par les salariés du site. Cf. annexe 25.

emplacements étaient réservées pour des visiteurs occasionnels (dont certains membres de la direction nationale), alors que les employés présents quotidiennement ne trouvaient pas de place pour se garer. Autrement dit, et en grossissant le trait : en surface l'espace est insuffisant, alors qu'en sous-sol les parkings sont vides.

Les Plans de Déplacements d'Entreprise (PDE) de la ZAC

Dans le cadre de sa mission de conseil en mobilité, l'agglomération a très vite senti le besoin d'aider les entreprises de cette ZAC à mettre en place des Plans de Déplacement d'Entreprise. Les PDE ont vocation à favoriser l'usage des modes doux, des transports en commun et du covoiturage en enquêtant chaque salarié, afin de lui proposer la solution la plus ajustée à sa situation et la plus bénéfique pour le collectif. Les PDE de Rennes Métropole comportent aussi des mesures incitatives telles que des remises sur les abonnements des employés si l'entreprise remplit certains critères (emplacements pour les vélos, inscription des employés à l'association locale de covoiturage, participation de l'employeur aux abonnements des salariés...) qui lui font accéder au label A.

Nous allons utiliser ici les données collectées à cette occasion afin d'observer l'impact de la pénurie d'espace sur l'usage de l'automobile. Nous comparons le mode de transport utilisé par les employés de la ZAC enquêtée pour se rendre sur leur lieu de travail avec les mêmes données d'entreprises enquêtées dans les secteurs voisins (Fougères/ Champs Germain, Clos Courtel, INSA/Ecole de Chimie).



Graphique n°3 : Comparaison des parts modales des entreprises de Saint-Sulpice avec les entreprises du Nord-Est de Rennes, sources PDE de Rennes Métropole, Marion Steunou

Nous constatons, non sans surprise, que la ZAC semble ne pas avoir produit que du débordement. La part modale de la voiture y est inférieure de six points et même de huit si l'on inclut le covoiturage. Étrangement, la pratique du covoiturage y est plus faible que dans les zones voisines. En revanche c'est l'usage du bus qui semble le grand bénéficiaire de la moindre utilisation des voitures avec presque treize points de plus. Les variations d'usage de la moto, la marche et le vélo sont des phénomènes trop marginaux pour qu'on leur accorde une signification. Si les enquêtes ne sont pas tronquées, cela signifie qu'après une période transitoire pendant laquelle les salariés se plaignaient du manque de stationnement, ils ont finalement adapté leur comportement de manière à moins subir cette contrainte. Autrement dit, ce dispositif fonctionnerait.

Un des avantages de l'action sur le stationnement en entreprise, d'un point de vue politique, est que cette espace dépend de l'employeur, il est situé sur le domaine privé. C'est donc la différence principale avec le dispositif précédent qui remodelait l'espace public, s'attirant la vindicte populaire. Ici les salariés se plaignent auprès de leur employeur et ce dernier se tourne vers les élus. La rareté provoquée de l'espace de stationnement suscite un attrait et une pertinence nouvelle pour les PDE. Mais cette efficacité possède un prix et la collectivité a dû mettre en œuvre des renforts successifs de l'offre de bus. Comme nous l'avons remarqué plus haut, la ZAC se place sur l'itinéraire de lignes de bus suburbaines, mais celles-ci sont plus adaptées à des flux centripètes le matin et centrifuges le soir³⁵. Depuis le centre-ville rennais, les voyages vers la ZAC se retrouvent donc à contre flux de ces lignes. L'agglomération a donc mis en place un service spécifique pour faciliter les déplacements à contre-sens (centrifuges le matin et centripètes le soir)³⁶.

Toutefois, une contre-visite du site deux ans-et-demi après notre premier passage nous a permis de constater que les pratiques d'entassement des véhicules n'avaient point disparu. Les automobilistes détournent toujours des emplacements de l'usage qui leur était assigné par les planificateurs. Le vendredi 18 juin 2010 nous avons compté 77 voitures garées hors des emplacements réservés à cet effet³⁷. Ce chiffre est d'autant plus élevé que constaté un vendredi, jour où des employés devaient être en RTT puisque de nombreux emplacements étaient encore disponibles³⁸. Cette contre-visite nous a permis d'observer des évolutions majeures telles que la multiplication des barrières d'accès et l'usage de bordures pour condamner des emplacements susceptibles d'être occupés. Désormais chaque

³⁵ Le fait de privilégier l'habitat périurbain tout en maintenant l'activité économique dans la ville centre génère cette répartition spatio-temporelle des déplacements.

³⁶ La ligne 41 a été prolongée et cinq départs supplémentaires ont été créés afin de relier la gare SNCF et le centre-ville à la ZAC dans le bon sens et à la bonne heure

³⁷ Voir en annexe 26. quelques photos prises ce jour

³⁸ Sauf celui le parking du bâtiment d'Orange, qui était plein. Nous avons d'ailleurs observé des véhicules de cette entreprise garés hors des clous.

emplacement est assigné à une entreprise, sinon une personne. En effet, sur les quelques parkings sans barrière ou sur celui des entreprises qui se partagent une aire de stationnement, chaque emplacement est marqué du nom de l'entreprise ou du statut de son destinataire. À travers ce marquage, nous pouvons ressentir la tension générée par ce jeu des chaises musicales : il y a moins de places qu'il n'y a de véhicules, il faut donc garantir que le véhicule garé n'est pas un parasite. Derrière ces mots peints sur le sol, c'est l'accusation « on m'a piqué ma place » et collectivement « ils nous ont piqués nos places » qui s'écrit.

Bien qu'il semble que les employés de la ZAC Saint-Sulpice se déplacent « mieux » que les employés des secteurs voisins, la rareté du stationnement et sa gestion par les entreprises obligent certains automobilistes à improviser leur stationnement. Cela peut démontrer deux choses : soit que l'offre de stationnement y est insuffisante, soit qu'une offre théorique de stationnement peut en réalité accueillir bien plus de véhicules, comme l'atteste les emplacements créés *de facto*.

3.2.3. Barrières techniques et régulation des populations invasives par réduction de leur niche écologique

Lorsque l'on s'intéresse brièvement à la régulation de la dynamique des populations en biologie, on constate que pour limiter l'expansion d'une espèce invasive, voire pour produire un déclin de sa population, le nombre d'options est limité : introduire un agent pathogène spécifique, un prédateur ou un concurrent plus performant ou encore priver l'espèce de ses ressources vitales.

La première solution consiste à disséminer un poison ou un parasite, si possible spécifique, pour engendrer une violente mortalité. Pour les automobiles, cela reviendrait à mettre du sucre dans l'essence, des clous sur la route ou quelque chose dans le genre, ce qui n'est pas une solution acceptable.

La deuxième solution consiste à introduire une espèce prédatrice, autrement dit une espèce qui se nourrit de l'espèce invasive. Cette option à l'avantage de jouer sur le long terme car les populations des deux espèces se réguleront réciproquement. Il faut s'assurer que l'espèce prédatrice ne se nourrisse que de l'espèce invasive, sinon elle risque de provoquer des pertes dans d'autres populations, dont celles que l'on essaie de protéger *a priori*. Transposée à l'automobile, cette méthode ne trouve pas d'équivalent.

La troisième solution consiste à introduire et favoriser la prolifération d'une espèce concurrente qui en accaparant la ressource, privera l'espèce invasive des conditions nécessaires à son expansion. C'est en partie la méthode des barrières techniques qui allouent une partie de l'espace à des espèces concurrentes que sont les bus et les vélos, par exemple. L'histoire du vingtième siècle nous rappelle que l'automobile a remporté la compétition pour l'espace sur tous les autres modes de locomotion (marche, vélo, transports en commun), elle n'a donc pas de concurrent véritable.

Enfin, la dernière technique consiste à changer le milieu pour le rendre défavorable ou invivable pour l'espèce invasive. C'est en quelque sorte la politique de la terre brûlée. C'est enlever l'eau pour éliminer les poissons, supprimer la lumière pour empêcher la croissance des végétaux³⁹, supprimer l'air pour asphyxier, émettre un son spécifique pour faire fuir les adolescents... Là nous retrouvons les barrières techniques que nous avons décrites. Les couloirs de bus ont certes vocation à favoriser la population des utilisateurs des TC et des cyclistes, mais avant tout, que ces populations se développent ou non, le dispositif (comme la raréfaction artificielle du stationnement) modifie le milieu et le rend moins adapté à l'automobile. Autrement dit, ces politiques s'attaquent à la niche écologique de prédilection et non à l'espèce invasive directement. Les voitures ont besoin de routes et de parkings. Les en priver, c'est limiter leur population. Mais elles ont aussi besoin d'une autre ressource : le pétrole. Supprimer l'approvisionnement en carburant constitue un moyen d'immobiliser les véhicules, ce qu'ont parfaitement compris les routiers qui mènent des opérations de blocage des raffineries.

Pour cette stratégie de reconquête de l'espace, la période de travaux est la véritable période d'action, car elle rend inutilisable l'espace de circulation, si bien que la véritable baisse de trafic a lieu pendant cette période qui décourage de nombreux conducteurs. Lorsque le site s'ouvre à la circulation des véhicules, le trafic augmente de nouveau, mais comme la voie est plus étroite et que les phases de feux verts sont plus courtes et moins synchronisées, le débit autorisé et la vitesse de circulation sont moindres.

Les gestionnaires de la voirie de nombreuses grandes villes reconnaîtront que le dogme a radicalement changé. Pendant des décennies, leur métier consistait à fluidifier le trafic et donc à l'accélérer en incitant les automobilistes à utiliser les boulevards principaux, où la vitesse autorisée était supérieure et sur lesquels ils bénéficiaient d'une synchronisation des feux le long de leur parcours : ce qu'on appelait les « ondes vertes ». Aujourd'hui, ils doivent « calmer le trafic » et « manager la demande » pour traduire littéralement deux anglicismes en vogue, de manière à ce que l'offre (l'infrastructure) n'ait pas besoin d'être renforcée. Cela

³⁹ En agriculture le paillage est pratiqué à cette fin.

consiste à placer des ralentisseurs, à créer des zones trente, à allonger la phase piétonne des feux pour permettre la traversée en toute sécurité des plus lents (personnes âgées et à mobilité réduite), à construire des chicanes avec des stationnements alternant d'un côté et de l'autre de la chaussée pour casser les lignes droites et *last but not least* à accorder une phase verte aux bus en approche (système de priorité aux feux) ce qui interdit catégoriquement de concevoir une synchronisation de type onde verte à l'échelle d'un long boulevard.

Sans savoir dans quelle mesure ces actions impactent le trafic, car elles interviennent simultanément à d'autres phénomènes (hausse du prix des carburants, renfort de l'offre de transports collectifs, érosion du pouvoir d'achat...), nous avons vu que leur impact n'est pas nul.

Si nous récapitulons ce qui vient d'être exposé ici, l'effet quantifié de ces mesures ne nous intéresse pas au même degré que ne le fait leur modalité d'action. Des bordures de vingt centimètres changent l'espace public en matérialisant des frontières qui délimitent de nouveaux territoires affectés à des usages et des publics précis. Cette bordure est un agent qui performe les ordres dictés par son principal, ou son donneur d'ordre, ici la Ville de Paris. Le Maire et son équipe demandent aux bordures de faire circuler les Parisiens dans des voies distinctes, selon qu'ils utilisent une voiture d'un côté de la bordure ou un bus de la RATP, un Vélib ou un taxi de l'autre. C'est véritablement la bordure qui agit pour le compte de la politique des transports. C'est elle et les signalisations qui l'indiquent, plus que le règlement ou la peur du gendarme, qui font que les usagers se classent et se placent du bon côté de cette barrière. La preuve en est que sans cette bordure, les couloirs de bus délimités par une ligne blanche sont bien plus souvent frauduleusement empruntés par des automobilistes. Comme le gendarme couché ou la ceinture de sécurité, décrits par Latour⁴⁰, ces bordures font quelque chose, elles agissent. En plus de redéfinir le partage de la voirie, en rétrécissant l'espace offert aux automobiles, ces bordures régulent la population des véhicules. Cette annexion de la voirie performée par la bordure (puisque l'espace entre les deux linéaires de façades est resté le même) prive les autos d'une portion de leur niche écologique. Cette modalité d'action est pernicieuse, mais efficace. D'un côté nous avons la méthode douce, informationnelle qui fait confiance aux usagers (le panneau 30 ou le couloir de bus peint en damier) et de l'autre nous avons une méthode dure, matérielle et qui se méfie du conducteur (le ralentisseur ou le couloir délimité par une bordure). La régulation inscrite « dans le dur », par une bordure qui génère de la congestion comme par le rétrécissement de l'offre de stationnement en font des actants. Au même titre que la

⁴⁰ Latour Bruno, *La clef de Berlin. Et autres leçons d'un amateur de sciences*, La découverte, Paris, 1993

maréchaussée, les barrières techniques assurent l'actualisation des règles, elles cadrent l'action collective.

Nous avons décrit comment les barrières techniques limitent les capacités physiques de l'espace de circulation et de stationnement. Mais il existe une autre modalité de traitement qui possède certaines similarités avec ce mode opératoire, il s'agit des barrières économiques, que nous allons aborder maintenant.

3.3. Les barrières économiques

Une autre manière de produire de la rareté et de modifier les arbitrages consiste à intervenir dans le mécanisme des prix afin de redéfinir la valeur marchande des alternatives parmi lesquelles se réalisent des choix. Ainsi en faisant payer plus cher l'usage de l'automobile ou symétriquement en rendant moins onéreux les transports publics, il est possible de dissuader le premier choix et d'inciter au second. Comme nous l'avons déjà signalé, l'élasticité des comportements au prix d'usage des modes de transport modifie considérablement les usages qui en sont faits. Ainsi, les violentes envolées récentes des prix du carburant en 2007 et 2008 expliquent largement l'essor du covoiturage et la hausse de la fréquentation des réseaux de transports collectifs qui lui ont été concomitants.

Les dispositifs techniques que nous avons dépeints précédemment possèdent aussi une dimension économique dans la mesure où la valeur du temps peut être monétisée. Il est constatable alors qu'en ralentissant un mode et en accélérant un autre, on modifie la dépense de temps pour l'utilisateur. Mais l'action directe sur les prix n'est pas du tout perçue de la même manière, car elle s'adresse au client et non à l'utilisateur. Si le temps dont dispose chacun est le même, quoique puisse en dire les économistes sur sa valeur, les ressources financières sont inégalement distribuées. De ce fait, le prix n'est pas le même pour tous au regard des capacités à payer des personnes. Augmenter le coût d'usage de l'automobile revient donc à en interdire l'accès aux plus pauvres. Diminuer le prix des transports en commun ou les rendre gratuits est donc bien plus populaire. Mais cela possède un coût qu'il faudra bien que quelqu'un paie : si ce n'est pas l'utilisateur, ce sera le contribuable. Le bon sens conduit donc à combiner les deux mesures de manière complémentaire : prélever des fonds sur les automobilistes pour les redistribuer aux usages plus vertueux. C'est le concept de bonus-malus, non plus affecté à l'achat d'un véhicule, mais au choix des usages de transport.

Pour abonder dans ce sens, on peut même se dire qu'après tout, les moins fortunés sont déjà tenus à l'écart de l'automobile⁴¹, car ses coûts sont prohibitifs pour eux, et que ce transfert de fonds agit comme une mesure de redistribution sociale, puisqu'ils sont également les plus grands utilisateurs des transports en commun.

Mais les choses ne sont pas si simples. Le choix politique, et même civilisationnel, de l'automobile fut présenté comme un droit au transport universel, une liberté de mouvement qui reçut un plébiscite populaire. Dans les termes de Sloterdijk : « *La cinétique est l'éthique de la modernité* »⁴², « *le progrès est mouvement vers le mouvement, mouvement vers plus de mouvement, mouvement vers une plus grande capacité de mouvement* »⁴³ ou encore « *ontologiquement, la modernité est un pur être-vers-le-mouvement* »⁴⁴. Revenir sur ce pacte, c'est renier un engagement de la modernité. C'est clamer : « et non, finalement tout le monde ne pourra pas se déplacer vite et loin, dès qu'il le souhaite, dans son automobile ». C'est briser tous les rêves de « voiture du peuple » (Ford T, Volkswagen, 2CV, Nano) que chaque consommateur peut s'offrir, à crédit s'il le faut. C'est aussi pour certains, une atteinte faite aux droits de l'Homme : « *Toute personne a le droit de circuler librement* »⁴⁵. Nous devons avouer que ce genre de mauvaise nouvelle n'est pas facile à annoncer.

Pour mieux comprendre comment agit ce genre de barrières, nous allons en présenter deux : le péage urbain et la gratuité des transports publics. Pour le premier nous voyagerons dans plusieurs métropoles du monde et particulièrement en Angleterre et nous reviendrons en France pour la seconde.

3.3.1. Tarification routière et taxe sur la congestion

Les économistes spécialisés dans le domaine des transports ont de longue date planché sur la question de leurs tarifications et nous ne parviendrons pas à réaliser ici une synthèse de leurs travaux, ce qui a déjà été réalisé parfaitement⁴⁶ et n'est pas notre but. La question interne du péage urbain constitue déjà à elle seule, un thème suffisamment vaste pour produire un ouvrage⁴⁷ et nous ne prétendons pas détenir l'outillage économique suffisant pour intervenir dans la discussion de ce que serait le prix juste de l'usage des infrastructures

⁴¹ Cf. C'est le cas des « insulaires » décrits dans Le Breton Eric, *Bouger pour s'en sortir. Mobilité quotidienne et intégration sociale*, Armand Colin, coll. « Sociétales », Paris, 2005

⁴² Sloterdijk Peter, *La mobilisation infinie*, op. cit., p.33

⁴³ Ibid. p.35

⁴⁴ Ibid. p.36

⁴⁵ Article 13 de la déclaration universelle des droits de l'Homme

⁴⁶ Quinet Emile, *Principes d'économie des transports*, Economica, Paris, 1998

Palma (de) André, Quinet Emile, *La tarification des transports : enjeux et défis*, Economica, Paris, 2005

⁴⁷ Derycke Pierre-Henri, *Le péage urbain*, Economica, Paris, 1997

de transport. Néanmoins nous devons remarquer qu'un large pan de la théorie économique penche en faveur d'une tarification de l'automobile qui internaliserait l'ensemble des coûts aujourd'hui externalisés, à savoir d'une part les coûts d'investissement et de fonctionnement des infrastructures, et de l'autre ce qui peut-être considéré comme des nuisances : les pollutions, la congestion et les accidents. Les scientifiques sont unanimes sur le sujet : l'utilisateur devrait payer l'intégralité des coûts qu'il engendre. Cette *doxa* officielle se retrouve dans l'esprit et l'autorité des rapports Boiteux⁴⁸.

Toutefois cette unanimité des théoriciens diffère grandement de la réalité du modèle économique général de l'automobile : dans lequel l'Etat construit et entretient les routes, l'industrie automobile construit et vend les véhicules, les pétroliers approvisionnent à la pompe et le client achète un véhicule et du carburant, puis circule librement sur les routes. En retour, l'Etat récupère sa mise en taxant la vente du carburant et des véhicules. Dans ce modèle, les nuisances se payent ailleurs : l'assurance couvre les accidents, mais le bruit, la pollution et la congestion sont à la charge du collectif, selon l'exposition de chacun de ses membres. Ce modèle est certes injuste, mais il fonctionne depuis longtemps.

Lorsque les dépenses d'investissement sont devenues trop importantes, il fut décidé de mettre en place ici et là des péages d'infrastructure. L'Etat empruntait et payait l'infrastructure avec les recettes du péage ou alors il concédait l'ouvrage à un concessionnaire qui prenait en charge l'investissement et se remboursait avec les recettes payées par les usagers, en dégageant des bénéfices bien entendu. Ce système fut mis en œuvre pour les autoroutes en France, mais aussi des tunnels et des ponts. Dans ces cas, on demandait à l'automobiliste de payer un supplément pour utiliser des routes nouvelles lui offrant un gain de temps. Ces routes payantes mettaient un terme à la gratuité totale des routes, mais ces segments payants constituaient toujours des doublons dans le réseau routier, ou plutôt des raccourcis, il était donc toujours possible de les contourner en empruntant un itinéraire plus long, mais gratuit. Ce type de péage n'a jamais eu vocation à réguler le trafic, mais seulement à financer la construction d'un réseau routier plus performant : c'est pourquoi ils sont qualifiés de péage d'infrastructure ou de financement. C'est aussi pourquoi nous n'en parlerons pas davantage.

Si le gestionnaire d'un réseau viaire souhaite réguler la circulation par le mécanisme des prix, la théorie économique lui propose différentes solutions de péage. Il faut noter qu'un péage de régulation (aussi appelé de décongestion) possède par principe un rendement économique décroissant : plus il est efficace et moins il génère de recettes car il modifie les comportements. C'est ce que l'on retrouve avec le prix des cigarettes : en l'augmentant

⁴⁸ Boiteux Marcel, *Transports : pour un meilleur choix des investissements*, La Documentation Française, Paris, 1994
Boiteux Marcel, *Transports : choix des investissements et coût des nuisances*, La Documentation Française, Paris, 2001

régulièrement on obtient des recettes supplémentaires dans un premier temps, mais au-delà d'un certain seuil les ventes s'effondrent et les recettes avec⁴⁹.

La première des solutions consiste à doubler le réseau et sur chaque arc à proposer une route gratuite et l'autre payante, l'optimum consistant à faire varier en temps réel le prix selon le niveau de congestion constaté sur la voie gratuite⁵⁰. C'est en quelque sorte un système d'enchère : lorsque la route gratuite est embouteillée, beaucoup plus de conducteurs deviennent prêts à payer, il faut donc que le prix s'ajuste à la demande, sinon la voie payante finirait par être aussi congestionnée que la gratuite. Ce système est compliqué à mettre en œuvre. S'il est applicable à quelques axes comme des autoroutes urbaines, il n'est pas envisageable à l'échelle d'un réseau urbain (car il faudrait un péage à chaque intersection). La variation permanente des prix est trop déstabilisante pour les conducteurs, mais il est possible de simplifier le système à l'aide d'une tarification de type heures pleines/heures creuses. Avec ce système, il est possible de valoriser certains comportements par exemple en exonérant les véhicules au nombre élevé d'occupants ou encore aux véhicules moins polluants.

Cette première possibilité a été expérimentée sur des autoroutes urbaines américaines avec les « HOV lanes » (pour *High Occupancy Vehicles*). Une voie gratuite est réservée aux véhicules « remplis » et l'autre est payante pour ceux qui roulent « à vide ». Au départ les autorités pensaient considérer comme « hautement occupée » une voiture contenant au moins un conducteur et deux passagers, mais face à leur rareté l'objectif a été revu à la baisse : un passager suffit désormais (un taux d'occupation de deux personnes par véhicule faisant déjà monter la moyenne). Ce type de système engendre quelques effets plus comiques que pervers : des poupées gonflables et des chiens travestis font office de passagers ou encore des autostoppeurs fictifs se font payer la moitié du prix du péage, pour faire le trajet.

La deuxième solution est techniquement plus facile à mettre en œuvre, moins coûteuse et applicable à grande échelle : c'est le *pay-as-you-drive*. Rendu possible grâce au GPS (Global Positioning System), ce dispositif consiste à mesurer les kilomètres parcourus par chaque véhicule et à tarifier *a posteriori* ces distances selon leur horaire et leur itinéraire. Le gouvernement britannique a tenté en 2002 de mettre en place un tel dispositif et a finalement

⁴⁹ Notons que cette régulation de la demande par la hausse des prix s'appelle aussi « écrémage », stratégie marketing qui privilégie une clientèle de niche, c'est le cas du luxe. Pour Hirschman, augmenter le prix sans améliorer la qualité, revient au même qu'une dégradation de la qualité à prix constant. Cf. Hirschman Albert, *Exit, Voice and Loyalty*, Harvard University Press, Cambridge, Massachusetts, 1970

⁵⁰ Sur le péage dynamique voir l'exemple de l'I-15 dans Brownstone David et Small Kenneth, « Expériences de tarification routière en Californie ; enseignement pour l'évaluation du temps et de la fiabilité » in de Palma André et Quinet Emile (dir.) *La tarification des transports. Enjeux et défis*, Economica, Paris, 2005, pp. 155-173

renoncé face à la vindicte populaire⁵¹. Le défaut de ce système est de recueillir des données à caractère personnel. La peur de Big Brother constitue l'exacte figure inverse de l'automobile en tant que liberté de circulation et droit à l'anonymat du déplacement, c'est pourquoi les Britanniques ont massivement dénoncé l'introduction d'un mouchard dans leur voiture, *spy-in-the-car* dans leurs termes. L'Allemagne est parvenue à mettre en place un tel système, car il est réservé aux seuls camions. Le « traçage » des routiers est acceptable car il se limite à un cadre professionnel. Nous reviendrons plus loin sur cette idée de collecter des traces produites à chaque déplacement (au 4.2.).

Les troisième et quatrième options sont connues sous le nom de péage de cordon et péage de zone. Elles consistent toutes deux à délimiter un secteur payant. Dans le cas du cordon, c'est l'entrée et/ou la sortie de la zone, autrement dit le franchissement du cordon qui est payant comme à Milan, Stockholm et Singapour. Dans le cas du péage de zone, c'est le temps passé ou les kilomètres parcourus à l'intérieur qui sont facturés, c'est le système expérimenté à Hong-Kong entre 1983 et 1985, mais abandonné par la suite. À Londres, c'est la simple présence dans la zone qui est payante.

Ce type de dispositif est techniquement opérationnel et fonctionne dans plusieurs villes, nous allons donc présenter le fonctionnement des dispositifs mis en place dans quatre villes emblématiques, avant de nous attarder sur le cas du projet ambitieux mais avorté de Manchester.

3.3.2. Présentation de différents péages urbains en fonctionnement

Singapour⁵²

Dès 1975, la cité-état asiatique a décidé de traiter radicalement les problèmes de congestion qui affectaient ce territoire insulaire exigu et occupé par une densité humaine exceptionnelle (plus de 4700 habitants au km²). Différentes mesures se sont succédées pour réduire le trafic dans le centre de la métropole. Ces mesures sont de deux types : une fiscalité prohibitive pour dissuader la propriété d'une automobile et un péage urbain pour limiter le trafic circulant sur les autoroutes et dans le centre-ville. Les droits d'importation, les taxes d'immatriculation et surtout depuis 1990 le système de quota, ont permis de limiter

⁵¹ Le projet a fait l'objet d'une vaste opposition dont atteste la pétition record (1,8 millions de signataires) sur le site consultatif de 10 Downing Street

⁵² Pour présenter ce cas, nous nous basons principalement sur l'article de Foo Tuan Seik, « An advanced demand management instrument in urban transport. Electronic Road Pricing in Singapore », *Cities*, vol 17, n°1, 2000, pp. 33-45

considérablement l'essor du parc automobile et de le maintenir à environ une voiture pour dix habitants, ce qui est exceptionnellement bas en comparaison des pays au PIB/habitant équivalent. Ce niveau n'est égalé que par Hong-Kong qui partage les caractéristiques d'insularité et de densité extrême. Les quotas (*Vehicle Quota System*, VQS) se basent sur un système d'enchères grâce auquel les plus offrants peuvent obtenir le nombre d'autorisations délivrées : les *Certificates Of Entitlement* (CEO)

Pour se donner un ordre d'idée, pour la première quinzaine d'avril 2010, le gouvernement a autorisé la propriété de 705 véhicules de catégorie A (voiture de moins de 1600 cc) supplémentaires. 1379 demandes ont été déposées, mais seules 597 ont obtenu le certificat permettant d'acheter un véhicule pour un montant de 34 000 dollars de Singapour (\$S) chacun (soit environ 20 000 €). Cette taxe n'est qu'un « droit à acheter » qui ne comprend pas le prix d'achat du véhicule déjà fortement taxé à l'import, ni les frais d'immatriculation, ni la taxe d'usage annuelle. Toutes ces taxes sont complexes et prennent en compte l'âge du véhicule et sa puissance⁵³, dans tous les cas leur montant est mirobolant et vaut plusieurs fois celui du véhicule.

En plus de ces taxes liées à l'acquisition, la propriété et l'usage d'un véhicule, Singapour possède depuis 1975 un péage urbain : l'Area Licensing Scheme (ALS). Ce premier système était archaïque mais efficace : pour entrer dans les 7 km² de la Zone Restreinte aux heures de pointe, les automobilistes devaient se munir d'une vignette papier d'une valeur de 3\$S par jour ou 60\$S par mois. Le contrôle étant effectué à vue. Ce système ne possédait quasiment aucun coût d'investissement (0,5 millions \$S de 1992), en revanche il engendrait des coûts de fonctionnement élevés (17 millions \$S en 1997 du fait du contrôle humain), mais toujours inférieurs aux sommes collectées (8,6 millions \$S par mois). N'oublions pas que le but du dispositif n'est pas de dégager absolument des bénéfices, mais avant tout de réduire le trafic. Toutefois, si un excédent peut être collecté cela contribue à renforcer l'offre de transport en commun (qui est impressionnante, il faut le préciser). Ce système a engendré des effets bénéfiques dans la zone payante dès sa mise en place : baisse du trafic de 45%, hausse des vitesses de circulation de 20% et baisse des accidents de 25%. Ces effets ont perduré dans le temps et en 1991, le nombre de véhicules entrant quotidiennement dans la zone pendant le pic matinal était de 46 000, contre 74 000 en mars 1975. La démonstration de l'efficacité du dispositif semble donc sans appel.

Néanmoins, non satisfaits du système, les élus de Singapour ont souhaité l'améliorer et se sont tenu informés des innovations dans le domaine du péage électronique. Ils se sont inspirés de l'expérience de Hongkong (1983-1985) où un tel système avait été expérimenté.

⁵³ Pour plus de détail voir le site du Land Transport Authority et particulièrement l'URL suivante : http://www.lta.gov.sg/motoring_matters/motoring_vo_tax_pte.htm consulté le 20/05/2010.

Comme nous l'avons déjà évoqué, le prototype hongkongais mesurait précisément le kilométrage réalisé dans la zone payante à l'aide d'une multitude de portiques qui captaient le passage des véhicules à chaque intersection ou presque, ce qui permettait de reconstituer leurs itinéraires afin de facturer chaque usager en fin de mois selon ses distances parcourues et ses heures de passages. Fonctionnant très bien, l'expérimentation se limita pourtant à un coup d'essai et cela pour différentes raisons, dont la protection de la vie privée n'était pas la moindre. En effet, le système conservait toutes ces données nominatives pendant un mois, afin de permettre la facturation.

Le nouveau péage de Singapour en service depuis Septembre 1998 et connu sous le nom d'*Electronic Road Pricing* (ERP), réalise une synthèse entre son ancêtre l'ALS et l'expérience d'Hongkong.

- les portiques ne sont situés qu'à l'entrée de la zone restreinte (péage cordon)
- le tarif varie selon l'heure
- le franchissement produit une transaction financière instantanée (ce qui permet d'effacer la base de données toutes les vingt-quatre heures)

Ce nouveau système tarife chaque passage entre 1 et 2,5 S\$ selon l'heure (de 7H30 à 19H00), alors que le précédent système avantageait les gros utilisateurs sur ceux qui ne franchissaient le cordon qu'une seule fois par jour. En plus, le système est flexible dans le sens où le gestionnaire peut ajuster la grille tarifaire aux trafics constatés.

La Zone Restreinte reste la même (7,25 km²) à quelques exceptions près, mais elle est désormais circonscrite par vingt-sept portiques. Six portiques supplémentaires sont placés en amont de la zone sur les autoroutes qui y mènent. Une nouvelle fois, la circulation entrant dans la zone a chuté de 20 à 24 %, dès le premier mois de fonctionnement. Le nombre d'entrées par jour est ainsi passé de plus de 271 000 à une valeur comprise entre 206 000 et 216 000 entrées par jour. En conséquence, la vitesse de circulation dans la zone restreinte a encore augmenté de 10 km/h et se situe désormais entre 40 et 45 km/h. En revanche, Foo constate que la circulation a augmenté sur les autoroutes, ce qu'il attribue à un report du trafic des taxis et des véhicules de livraison.

À 197 millions \$S, l'investissement est considérable. D'autant plus que le système, générerait moins de recettes que l'ALS dans un premier temps (seulement 6,6 millions \$S par mois), car les taxis et les véhicules de livraisons ont bénéficié d'une mise en place progressive de la tarification afin que les professionnels ne subissent pas trop brutalement le passage de la vignette à la facturation au passage. Toutefois, les coûts de fonctionnement sont beaucoup plus faibles (9 millions \$S par an en 1998) et il ne fait aucun doute qu'une fois à taux plein les taxis et les livreurs feront remonter les recettes à leurs niveaux antérieurs. Même avec le rendement observé lors de la première année de fonctionnement, qui est défavorable, le

dispositif serait financé en trois ans et permettrait ensuite de générer 70 millions \$S de bénéfices nets chaque année. En somme, le péage de Singapour est une affaire qui tourne. Notons toutefois que la littérature n'évoque jamais les questions de démocratie (consultation et réaction de la population, impact électoral) lorsqu'il s'agit de Singapour, et que ce silence en dit long. Nous reviendrons sur cette question de la démocratie.

Londres

Le dispositif londonien est certainement celui qui a eu le plus grand écho en Europe, puisque c'est la première capitale à l'avoir mis en place. Londres a fait parler d'elle mais surtout elle a suscité le débat autour du péage dans de nombreuses villes européennes. Ce qui semblait réservé pour Singapour ou une poignée de villes norvégiennes (Oslo, Trondheim, Bergen⁵⁴), devenait soudain une option applicable ici et maintenant. L'Angleterre est un haut lieu de la discussion scientifique de la tarification d'usage des routes, mais comme l'écrivait Derycke en 1997 : « *Le cas de la Grande-Bretagne est assez paradoxal. Les économistes britanniques : Beesley, Button, Newbery, Walters..., comptent parmi les meilleurs experts des transports urbains et du « road pricing » dans le monde. Pourtant l'opposition aux péages urbains a été plus vive qu'aux Etats-Unis et, en dépit de nombre d'excellents travaux sur les congestions, les péages urbains y sont encore au stade de projet.* »⁵⁵. En 2000, le vent tourne, lorsque le gouvernement Blair fait adopter une loi sur les transports qui permet aux autorités locales de mettre en œuvre un péage urbain. Ken Livingstone, alors candidat à l'élection de Maire, inscrit un projet de péage urbain dans son programme et dès son élection il se lance dans sa mise en œuvre. David Banister a très bien montré⁵⁶ l'excellent travail réalisé par l'équipe municipale pour rendre acceptable le projet à l'aide d'un riche processus de consultation et de négociation. Ce faisant, le projet a enrôlé avec lui, intéressé au sens de Callon⁵⁷, de nombreux acteurs et a formé une coalition solide autour de la nécessité de rendre payante l'accès d'une zone centrale, pour rendre plus efficient l'usage des routes, mais aussi pour financer l'amélioration des transports en commun. Banister nous rappelle, qu'un acteur central de ce consortium est la Chambre de Commerce de Londres et que cette dernière a obtenu des exonérations (pour les taxis et les bus) ou des rabais pour les entreprises (les camions paient comme les voitures alors que le projet initial envisageait

⁵⁴ Les péages norvégiens ne sont pas abordés ici car ils sont des péages de financement et non de décongestion. Sur le sujet, lire CERTU, DREIF, IAURIF, LET, *Les péages urbains en Norvège : Oslo et Trondheim*, rapport des visites des 27 et 28 mai 2002, 2002

⁵⁵ Derycke Pierre Henri, *Le péage urbain. Histoire – analyse – politiques*, Economica, Paris, 1997, p. 153 Aux auteurs mentionnés par Derycke nous pourrions ajouter Smeed dont le rapport adressé au ministre des transports britannique date de 1964 : Smeed, R.J., *Road Pricing: The Economic and Technical Possibilities*, HMSO, Londres, 1964.

⁵⁶ Banister David, « Pragmatisme critique et tarification de l'encombrement à Londres », *Revue internationale des sciences sociales*, n°176 – 2, 2003, pp. 277-295.

⁵⁷ Callon Michel, « Éléments pour une sociologie de la traduction. La domestication des coquilles Saint-Jacques et des marins-pêcheurs dans la baie de Saint-Brieuc », *L'année sociologique*, n°36, 1986, pp.169-208"

de tripler leur tarif). En conséquence, seul un véhicule sur deux paye le plein tarif (5£ initialement), mais ce fût là le prix à payer pour le soutien des entreprises, elles qui sont le plus à même de comprendre le discours optimisateur de l'efficacité économique.

Le 27 février 2003, le péage est officiellement inauguré. C'est en quelque sorte l'ancien système de Singapour mis à jour technologiquement. Les personnes qui souhaitent circuler dans la zone délimitée (21 km², soit 1,3% de la superficie du Grand Londres) du lundi au vendredi (sauf jours fériés) entre 7h00 et 18h30 doivent acquitter une taxe de 5£ par jour. Ils peuvent s'abonner à la semaine, au mois ou à l'année, mais le tarif n'est pas dégressif. En revanche, une fois payée cette « vignette » permet de circuler autant que souhaité pendant une journée. Le système se base sur la reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation par des caméras situées aux 174 points d'entrée de la zone. Si la plaque n'est pas identifiée comme autorisée à circuler dans la zone, sa photo est conservée dans la base de données et son propriétaire devra payer une amende (80£, minorée à 40£ si paiement rapide, majorée à 120£ en cas de retard de paiement).

Malgré quelques réticences et grincements de dents initiaux, le projet est unanimement considéré comme une réussite. En 2004, Livingstone est réélu, cette fois avec le soutien du parti travailliste. Fort de sa réussite, l'équipe municipale décide en 2005 d'augmenter les tarifs à 8£, puis d'étendre la zone à l'Ouest (doublement de sa superficie), après une période de consultation, ce sera chose faite le 19 février 2007. En 2008, le maire est battu par son rival conservateur, Boris Johnson qui a fait campagne contre le péage et dont la première mesure sera de supprimer l'extension Ouest, qui pourrait disparaître dès décembre 2010.

Si le dispositif est considéré comme une réussite économique et technique, son succès politique est donc plus mitigé qu'il n'avait semblé au départ, Banister concluait son article par la mise en garde suivante : « *le succès de la taxation de la circulation à Londres n'est nullement garanti, pas plus que l'avenir politique du maire* »⁵⁸.

Maintenant que nous avons résumé le versant politique du projet, nous devons nous pencher sur l'efficacité économique et technique du dispositif, comme nous l'avons fait pour le péage de Singapour. Le cas Londonien, sous les feux des projecteurs, a été plus étudié qu'aucun autre et bénéficie d'un suivi permanent de la part de son autorité organisatrice, *Transport for London* (TfL) qui publie chaque année un rapport de synthèse. Pour évaluer ce dispositif nous nous baserons sur le dernier en date, le sixième rapport annuel d'étude

⁵⁸ Banister David, op. cit p. 294

d'impacts⁵⁹ et nous ne nous intéresserons qu'à la zone centrale car l'extension Ouest est trop récente pour permettre des conclusions⁶⁰.

En ce qui concerne le nombre de véhicules entrants dans la zone, le dispositif est d'une efficacité redoutable. Dès son ouverture, le volume de trafic a chuté et est resté stable par la suite. Ainsi entre 2002 et 2007, le nombre de véhicules entrants dans la zone entre 7h00 et 18h00⁶¹ a été réduit de 16%, celui des véhicules à quatre roues ou plus de 21% et celui des véhicules « imposables » de 29%. Le nombre de voitures a quant à lui été réduit de 36%⁶², passant de plus de 180 000 à moins de 120 000 entrants dans la zone centrale chaque jour. Dans la même période, le nombre de taxis entrant dans la zone a augmenté de 7%, celui des bus de 31% et celui des vélos de 66%.

Mais diminuer le nombre de véhicules entrants dans la zone n'est pas une finalité en soi, n'oublions pas que le péage londonien est une taxe de congestion (*Congestion Charge*). L'indicateur utilisé à Londres pour suivre les évolutions de la congestion est appelé « excès de taux de déplacement » entendu comme le surplus du taux de déplacement (l'inverse de la vitesse, exprimé en minutes par kilomètre) en période payante par rapport à ce même taux de déplacement la nuit (« à vide » dirait le gestionnaire de la voirie). Si à l'ouverture du péage, le délai lié à la congestion a chuté de 2,3 min.km⁻¹ en 2002 à 1,6 en 2003 et 2004, il est remonté à 1,8 en 2005, puis à 2,1 en 2006 avant de revenir à son niveau initial de 2,3 min.km⁻¹ en 2007. Le rapport peine à expliquer ce retour de la congestion alors que le nombre de véhicules circulant dans la zone n'est pas plus élevé qu'à son ouverture. Certes plus de bus et de vélo circulent désormais, mais c'est surtout des travaux de voirie qui semblent expliquer ce phénomène. Une comparaison des vitesses de circulation la nuit, met en exergue le fait que le réseau est plus lent en 2007 (26 km.h⁻¹) qu'en 2004 (33 km.h⁻¹), même en absence de congestion. Le péage a donc globalement rempli son objectif de réduction de la congestion (-30% en 2003).

Des craintes avaient été exprimées de voir la congestion se déplacer à l'extérieur de la zone et notamment sur le périphérique intérieur qui encercle la zone centrale. Le rapport démontre que la congestion a également diminué sur cette *inner ring road* de l'ordre de 20% dans un premier temps avant de retrouver progressivement son niveau antérieur.

⁵⁹ Transport for London, *Impacts monitoring. Sixth annual report*, Londres, 2008 consultable à <http://www.tfl.gov.uk/assets/downloads/sixth-annual-impacts-monitoring-report-2008-07.pdf>

⁶⁰ Il faut pourtant que le lecteur garde à l'esprit que cette extension a aussi des effets sur la zone centrale en 2007, mais aussi sur les coûts et recettes pour lesquelles TfL ne fait pas de distinguo.

⁶¹ L'extension de la zone payante s'est accompagnée d'un rétrécissement de la période concernée.

⁶² Ces différentes évolutions s'expliquent par le fait que tous les véhicules ne sont pas soumis au péage de la même manière : les deux roues et les taxis sont exemptés, les véhicules de livraisons et les bus ne peuvent pas diminuer au même rythme que les voitures privées. En conséquence, certaines sous-catégories du trafic diminuent rapidement (voitures privées) pendant que d'autres diminuent doucement (véhicules de livraisons) ou augmentent (deux roues, taxis).

Les impacts du péage sur les transports publics sont de divers ordres. Tout d'abord la fréquentation a augmenté dans les bus (de moins de 90 000 passagers entrants dans la zone en 2002 à 113 000 en 2007) et le métro (+10% entre 2002 et 2007). Ces hausses sont en partie attribuables au péage (surtout dans le cas du bus avec une forte hausse en 2003 et 2004), mais aussi au renfort d'offre (300 bus supplémentaires) et à une hausse tendancielle qui avait débuté auparavant. L'impact sur la fréquentation des trains n'est pas significatif. En revanche, la vitesse commerciale des bus s'est dégradée. Dans la zone centrale, après une amélioration en 2003, la vitesse des bus a finalement diminué de 8 % entre 2002 et 2007. Ceci peut s'expliquer en partie par la plus grande fréquentation (arrêts plus nombreux et plus longs) mais aussi au ralentissement général de la circulation déjà évoqué. La régularité des bus s'était grandement améliorée les deux premières années de la mise en place du dispositif dans la zone centrale. En effet, les retards moyens enregistrés avaient chuté de 30% en 2003 et de 18% en 2004. Ensuite ces gains de régularité se sont ralentis et le retard moyen enregistré a même augmenté de 8% en 2007. Là-encore les causes sont les mêmes. Il faut noter toutefois que la plus grande régularité des premières années n'est pas le seul fait du péage, car la même année furent introduits des « contrats d'incitation à la qualité » auprès des opérateurs de bus.

L'accidentologie et la qualité de l'air se sont améliorées du fait de la diminution du volume de trafic. Néanmoins, l'amélioration théorique de la qualité de l'air s'érode du fait de la baisse de vitesse constatée. De plus, l'amélioration qualitative n'est pas détectable par des instruments de mesure, car la baisse des émissions dans la zone payante n'est pas un paramètre suffisamment important pour changer l'air. La météorologie et l'ensemble des émissions de l'agglomération sont des paramètres d'une autre ampleur. Seul le nombre de jours pour lesquels le seuil d'alerte des particules fines est dépassé a visiblement diminué, principalement les deux premières années de fonctionnement du péage.

Enfin, le péage est une activité économique qui possède des coûts et génère des revenus, il est donc possible d'en exposer le bilan financier.

	2002/2003	2003/2004	2004/2005	2005/2006	2006/2007	2007/2008 (prévisionnel)	Total
coûts	17	93	90	88	90	131	509
recettes	19	171	192	210	213	268	1073
bénéfices	2	78	102	122	123	137	564
rentabilité	11%	46%	53%	58%	58%	51%	53%

Tableau n°4 : Bilan financier du fonctionnement du péage de Londres, sources TfL

Si le but premier du péage de Londres est bien de réduire la circulation et la congestion dans le centre de l'agglomération, il se fonde aussi sur la promesse de s'en servir comme une nouvelle source de revenus pour investir dans le système de transport de la capitale. Certes,

les ressources dégagées ne sont pas négligeables, mais la rentabilité fiscale laisse à désirer : les londoniens auront dû payer plus d'un milliard de livres pour que le Grand Londres ne dispose au final que de la moitié à investir. Et encore, notre bilan n'expose pas les coûts d'investissement dans le système dont le montant s'élèverait à plus de 200 millions de livres.

De nombreux auteurs se sont attelés à produire des bilans socio-économiques de ce dispositif. Nous possédons une grande méfiance envers ces monétisations et agrégations de phénomènes hétérogènes. En effet, il est possible de monétiser les gains de temps, les réductions d'émission, les vies épargnées par la baisse des accidents et les économies réalisées par les ménages, et de les sommer avec les recettes et coûts d'exploitation du péage ainsi que son coût d'investissement. Il ressort de cette agrégation une valeur globale censée être celle pour le collectif de la décision prise de mettre en œuvre un tel péage. Il ne va pas sans dire que le choix des valeurs unitaires (celle du temps ou du CO₂ épargné) est prépondérant dans le résultat final, d'où notre scepticisme. TfL a présenté un bilan, bien évidemment positif, à partir d'une projection basée sur les six premiers mois d'exploitation⁶³. Prud'homme et Bocarejo⁶⁴ ont critiqué ce bilan et avec leur méthode ont conclu à une évaluation extrêmement négative. TfL a de nouveau présenté un bilan coûts-avantages en 2007⁶⁵, encore une fois positif. Louis Servant⁶⁶ de l'agence d'urbanisme d'Ile de France, présente l'analyse de TfL et constate que les valeurs de temps utilisées sont élevées et expliquent en grande partie la valeur positive de ce bilan. De leur côté, Santos et Bhakar ont affirmé que l'approche classique en terme de valeur de temps gagné serait inadaptée pour rechercher les gagnants et perdants du péage et qu'une approche en terme de coût généralisé de chaque déplacement serait plus approprié⁶⁷. En effet, même parmi les automobilistes dont le gain de temps est inférieur à la taxe, il y aurait des gagnants.

Nous ne saurions dire qui a raison ou tort, mais nous pensons que la plupart de ces auteurs s'accorderaient à dire que le péage de Londres produit en grande partie les effets attendus de sa mise en œuvre : la circulation a diminué dans la zone payante et le dispositif génère des revenus alloués à l'amélioration des transports urbains. Quantifier l'ensemble de ses effets est une tâche délicate et sujette à controverse, quelle que soit la méthode employée.

⁶³ Transport for London, *Central London Congestion Charge : Six month on*, Londres, 2003

⁶⁴ Prud'homme Rémy et Bocarejo Juan Pablo, « L'expérience du péage de Londres », *Transports*, n°431, 2005, pp. 174-178

⁶⁵ Evans Reg, *Central London Congestion Charging Scheme : ex post evaluation of the quantified impacts of the original scheme*, Transport for London, Londres, 2007

⁶⁶ Servant Louis, *Le péage de Londres : éléments pour une analyse coûts-avantage*, Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Ile-de-France, Paris, 2008.

⁶⁷ Santos Georgina et Bhakar Jasvinder, "The impact of the London congestion charging scheme : the generalised cost of car commuters to the city of London from a value of travel time savings perspective", *Transport Policy*, n° 13, 2006, pp. 22-33.

Stockholm

En 2006, la capitale suédoise a elle-aussi mis en place un péage de décongestion. Ce dispositif n'a pas eu un retentissement aussi grand que son homologue londonien, peut-être parce que celui-ci lui faisait de l'ombre, peut-être aussi parce que la Scandinavie possède une place particulière en Europe. Ce péage possède pourtant des particularités qui en font un cas intéressant à analyser. Premièrement, le péage a d'abord pris la forme d'une expérimentation temporaire de sept mois, promulguée par la municipalité sociale-démocrate, allant dans le sens du gouvernement central (de la même couleur politique) qui vota une loi d'exception permettant cette expérimentation. À son terme, le dispositif a été pérennisé après une consultation favorable de la population de Stockholm et au même moment une alternance politique à la fois locale et nationale. On ne peut donc pas dire que c'est le péage qui a causé l'alternance, mais il est toutefois surprenant de constater que la nouvelle majorité de droite qui s'opposait à l'expérimentation du péage a été élue avec pour mandat de pérenniser cet héritage de l'équipe sortante. En fait, les élus sociaux-démocrates s'étaient engagés à s'en tenir à la décision des habitants de la ville de Stockholm, alors que les conservateurs affirmaient qu'ils prendraient en compte le suffrage de tous les habitants consultés (y compris les communes voisines). Finalement, les habitants de Stockholm sont les seuls à s'être exprimés en faveur de la pérennisation du péage, mais la municipalité conservatrice et le parlement central ont tout de même voté en faveur de la pérennisation, avec une modification notable : les ressources collectées ne seront pas sanctuarisées pour le transport public, mais serviront également à financer toutes les infrastructures de transport, y compris les routes dans Stockholm et les communes périphériques.

Deuxièmement, le péage n'a pas vocation à dégager des bénéfices, son seul objectif est la régulation du trafic. S'il peut contribuer au financement des renforts d'offre dans les transports publics qu'il rend nécessaire, c'est tant mieux, mais ce n'est pas sa mission. Troisièmement, comme à Singapour et à Londres, le péage comporte des spécificités dans son fonctionnement, que nous allons maintenant présenter. Comme à Singapour, le péage est véritablement de cordon puisque seul son franchissement est payant, alors qu'à Londres la circulation interne à la zone l'est également. Comme à Singapour, chaque entrée et sortie est payante, sauf que le montant journalier est plafonné, ce qui avantage les plus grands usagers (les livreurs par exemple) comme à Londres. Comme à Singapour, puisque chaque franchissement est facturé, le montant varie avec l'intensité de la congestion attendue. Les heures de pointe du matin et du soir ont donc un prix plus élevé. Le franchissement du cordon un jour de semaine entre 6 :30 et 18 :30 est donc facturé entre 10 et 20 couronnes

suédoises (SEK), le plafond étant situé à 60 SEK par jour et par véhicule⁶⁸. La zone payante est la partie centrale de Stockholm (soit 34,5 km²) et met à profit la géographie archipélagique de la ville, ce qui permet de boucler ce centre avec seulement 18 points de passage. La technologie utilisée réalise un mixte entre Londres et Singapour, les usagers réguliers peuvent emprunter un transpondeur ce qui leur permet d'automatiser leurs transactions, les autres sont identifiés avec un système de reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation et doivent réaliser leurs paiements en différé.

Dans quelle mesure ce péage a-t-il produit les effets escomptés ? Comme à Londres et Singapour, le mécanisme des prix génère une baisse de la circulation subite et durable. L'objectif que s'étaient fixés les promoteurs du projet était une baisse de trafic au niveau du cordon comprise entre 10 et 15%, mais c'est en fait une baisse de 22% qui s'est produite sur la plage horaire payante, ce qui représente une diminution de 19% sur une journée complète, soit 100 000 passages de moins. Cette réduction du trafic dans la zone péagère n'a pas généré des reports à l'extérieur et même au contraire, puisque la circulation a aussi décliné alentour. Pour mesurer l'impact de cette baisse de trafic sur la congestion, le rapport final de l'expérimentation⁶⁹ fait état de trois méthodes. La première présente l'évolution des temps de parcours sur différents tronçons du réseau routier, cela donne une carte difficile à interpréter globalement, car des axes sont devenus plus roulants, pendant que d'autres ont été ralentis. Il aurait été possible de faire la moyenne pondérée de ces axes selon leur trafic respectif, mais cela n'a pas été fait. La seconde méthode consiste à comparer la prolongation des temps de parcours (entendu comme le pourcentage de temps supplémentaire par rapport au même trajet en période fluide) avant et après la mise en place du péage. Cette méthode est donc très proche de celle utilisée à Londres. Les graphiques présentés démontrent que les délais moyens engendrés par la congestion aux heures de pointe ont été significativement réduits. Le seul commentaire chiffré indique que « *La prolongation moyenne des trajets durant le printemps 2006 correspond aux 10% des meilleurs jours en termes de temps de trajet du printemps de 2005.* »⁷⁰. La troisième et dernière méthode utilisée possède l'intérêt de mesurer la « congestion perçue » en observant l'évolution de la longueur des files de voitures générées en différents points. Pour intéressante et originale que soit cette méthode⁷¹, ses résultats semblent inexploitable et peu représentatifs.

⁶⁸ 10 SEK valent environ 1 euro, cette taxe est donc inférieure à celle pratiquée à Londres.

⁶⁹ Stockholms stad, *Facts and results from the Stockholm Trials*, Rapport final, 2006 consultable à http://www.stockholmsforsoket.se/upload/Sammanfattningar/English/Final%20Report_The%20Stockholm%20Trial.pdf

⁷⁰ Ibid, p. 38

⁷¹ Ibid p. 29-51

Un report modal vers les transports publics avait été prévu et un renfort de leur offre conséquent avait été mis en place plusieurs mois avant l'ouverture du péage pour y faire face, avec entre autres l'achat de 200 bus supplémentaires et 14 lignes nouvelles. La hausse de fréquentation prévue devait se situer entre 7 et 8% pour l'heure de pointe du matin en direction de la ville-centre, pour une hausse totale de fréquentation de 3 à 4% pour l'ensemble du réseau. L'offre de transport fut donc renforcée à hauteur de 7%, ce qui est considérable. Ces prévisions se révélèrent plutôt bonnes, puisque la fréquentation totale du réseau augmenta de 6%, soit 140 000 voyages supplémentaires par jour de semaine. Le nombre d'abonnements vendus augmenta de 7 % par rapport au printemps précédent. Il est à noter qu'avant la mise en service du péage, au lancement de l'offre renforcée à l'automne 2005, une hausse de fréquentation de 2% avait déjà été observée. Celle-ci est donc à déduire des 6% annoncés plus haut. Le péage a donc engendré à lui-seul une hausse de 4% de la fréquentation des transports publics. Ce report prévisible devait se faire dans les meilleures conditions possibles afin de ne pas être régressif. Le transfert et le gain de nouveaux usagers sont une bonne chose pour peu que la qualité de service ne se dégrade pas. Les auteurs du rapport mobilisent de nombreux indicateurs de qualité et de performance pour évaluer l'évolution de la qualité de service dans les transports en commun :

- la vitesse commerciale a augmenté de 1 à 4 km/h sur toutes les lignes en direction du centre-ville, sauf sur un axe. À l'intérieur de la zone payante, les choses sont plus compliquées puisque certaines lignes sont plus rapides et d'autres plus lentes qu'avant. Une carte est présentée, et là-encore une moyenne pondérée par le trafic de chaque ligne aurait permis de se faire une idée plus globale.
- La ponctualité aurait été améliorée, mais cette assertion n'est documentée que par une enquête d'opinion auprès des conducteurs de bus, dont 80% affirment qu'il est plus facile de circuler et de respecter la table horaire.
- La part des départs à l'heure, qui est une autre mesure de la ponctualité, a diminué de cinq points dans le métro (à 90%) et les trains (à 80%), mais elle reste forte dans les bus (97%) et les trains locaux (94%).
- La fiabilité, exprimée en part des départs réalisés (les autres étant annulés), varie dans le même sens, une baisse de deux points pour le métro (97,5%) et de trois points pour les trains (95,8%) et un très bon niveau pour les bus (99,7%) et les trains locaux (99,3%)

- La proportion de passagers transportés debout⁷² a augmenté de 2 points dans le métro (9%) et les trains locaux (4%) et d'un point dans les bus du centre-ville (9%). Néanmoins pour l'ensemble du réseau cet indicateur est resté stable à 5 % car l'offre de bus a été renforcée dans le périurbain là où les voyageurs réalisent beaucoup de kilomètres assis.
- La satisfaction exprimée par les voyageurs a baissé de 66 à 64%. Ce qui n'est pas si mal quand on pense qu'une part des nouveaux usagers sont des anciens automobilistes qui ont changé de mode du fait de la contrainte financière.

Au regard de ces nombreux indicateurs, le rapport conclut que les objectifs de maintien de la qualité n'ont pas été atteints, mais que dans l'ensemble les transports publics ont correctement absorbé le surplus de fréquentation qui avait été prévu. Ce qui semble indéniable. Parallèlement, la fréquentation des parkings-relais a augmenté de 23% grâce aux 2 800 places supplémentaires construites (+29%) pour accompagner le renforcement de l'offre de transports publics.

Le rapport ne fait pas état d'évolutions significatives de l'usage de la marche et du vélo. La baisse prévue de l'accidentologie n'est pas démontrée (il faut dire que la baisse de trafic s'accompagne d'une hausse de vitesse, deux facteurs à l'action contradictoire sur les accidents et leur gravité). Comme à Londres l'amélioration de la qualité de l'air peut se calculer par la réduction d'émission consécutive à celle du trafic, en revanche elle n'est pas mesurable par des capteurs. Cette réduction des émissions était le second objectif affiché du péage, mais nous devons retenir que cet objectif est indirect dans le sens où c'est la réduction du trafic et elle seule qui permet de l'atteindre.

Le troisième objectif affiché était d'améliorer la perception de l'environnement urbain par ses résidents et ses usagers. Cet objectif n'est semble-t-il pas rempli, mais il faut reconnaître qu'un jugement aussi complexe et subjectif est difficilement quantifiable.

Le rapport étudie également des impacts sur le commerce, la valeur du foncier et d'autres domaines pour lesquels établir des corrélations avec le péage semble pour le moins hasardeux.

Aucun bilan financier n'est présenté dans ce rapport et si différentes sources font état d'une meilleure rentabilité que le péage de Londres nous n'avons connaissance ni du montant des recettes ni de celui des coûts d'exploitation du système. En revanche le rapport reproduit un bilan coûts-bénéfices en termes socio-économiques qui est celui publié par le bureau

⁷² Cet indicateur est extrêmement intéressant pour se faire une idée de la charge des véhicules. Il pondère la part des voyageurs debout par le nombre de kilomètre réalisés dans cette posture, car souvent les voyageurs ne sont debout que sur un petit segment de la ligne. En revanche nous ignorons comment ces données sont produites, bien que nous pensions que cette information ne peut être recueillie que par enquête.

d'études Transek⁷³, mandaté par les pouvoirs publics suédois. Ce bilan considère que si l'expérimentation a causé plus de coûts que de bénéfices socio-économiques, donc qu'elle a réduit le bien-être collectif, sa pérennisation permettrait au dispositif de devenir profitable pour tous, puisque qu'il serait rentabilisé en quatre ans. Prud'homme et Kopp, encore eux, ont publié un article⁷⁴ dans lequel ils dénoncent ce bilan qu'ils qualifient d'irréaliste puisque se basant sur l'hypothèse que le dispositif serait amorti sur quarante ans (ce qui est valable pour un pont ou un tunnel, n'est pas vrai d'un matériel électronique et informatique qu'il faudra changer tous les dix ans) et des hypothèses de gains de temps surestimés selon eux. De plus, ces auteurs introduisent dans leur bilan des coûts engendrés par la hausse de la congestion dans les transports en commun, ce qui est une approche nouvelle. Au final, leur bilan est extrêmement négatif et même pire que celui qu'ils ont établi avec une méthodologie similaire pour Londres (et cela alors que la rentabilité financière du péage de Stockholm est deux fois supérieure à celle de Londres selon leur propos). Cette différence résulte du fait que la congestion était bien supérieure à Londres qu'à Stockholm et qu'en conséquence les gains de vitesse (et de temps) produits sur la circulation par la mise en place du péage sont du même ordre. Leur conclusion est donc que Stockholm ne remplissait pas la première des conditions qui font la pertinence du choix du péage : un niveau élevé de congestion⁷⁵.

Ici encore, nous ne sommes pas en mesure de trancher en faveur ou défaveur de tels bilans socio-économiques, mais nous devons remarquer que d'un point de vue instrumental, le péage remplit sa fonction. De plus, sous un angle politique, le dispositif semble avoir été accepté par la population (peut-être résignée) et sa pérennité ne fait désormais plus aucun doute.

Milan

La présentation des péages de Singapour, Londres et Stockholm suffit à comprendre le fonctionnement général des péages urbains. Cependant le cas du dispositif mis en place dans la capitale lombarde en 2008 permet de montrer l'existence d'une variante spécifique. Le péage milanais s'intitule *Ecopass*, car son premier objectif affiché n'est pas la décongestion mais l'amélioration de l'environnement urbain, ce qui passe bien entendu par une réduction de la circulation. La nuance est subtile, mais possède son importance en termes d'acceptabilité par le public. La réduction du trafic n'est pas ici une fin en soi, mais un moyen d'améliorer la qualité de vie en ville. Ce qui pourrait se limiter à une posture

⁷³ Transek, *Cost-Benefit analysis of the Stockholm trial*, Stockholm, 2006.

⁷⁴ Prud'homme Rémy et Kopp Pierre, « Le péage de Stockholm : évaluation et enseignements », *Transports*, n° 443, 2007, pp. 1-15

⁷⁵ Les deux autres conditions de réussites identifiées par les auteurs sont les faibles coûts de mise en œuvre du dispositif et la qualité du réseau de transports en commun.

rhétorique se traduit par le fait que l'accès à la zone péagère de 8 km² (43 points d'entrée), qui correspond aux limites du centre-ville historique, est tarifé différemment selon le type de véhicule et son niveau d'émission. Entre 7 :30 et 19 :30 le montant à acquitter ne varie pas, car la grille tarifaire est adossée aux normes d'émission européenne : cinq catégories de véhicules sont distinguées selon leur norme EURO_{0,3,5}, ainsi en plus de réduire le trafic ce péage incite au renouvellement accéléré du parc de véhicules. Hormis cette différence majeure, le système milanais s'approche de son homologue londonien : les véhicules sont identifiés par reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation à l'aide de portiques équipés de caméras, la taxe est journalière (de 2 à 10€ par jour selon la catégorie) et permet autant de passages que souhaités, de nombreux véhicules sont exemptés (notamment les deux roues et les voitures peu polluantes) ou bénéficient de réductions importantes (-40% pour les résidents). L'introduction du péage s'est accompagnée, comme toujours, d'un renforcement des transports publics : 1300 courses supplémentaires par jour, dont 10 000 places offertes supplémentaires aux heures de pointes.

L'*Agenzia Milanese Mobilità Ambiente* a produit plusieurs études de suivi, dont un rapport après la première année de fonctionnement⁷⁶. Les effets produits sont toujours les mêmes : baisse du trafic (14 % soit 22 000 véhicule en moins par jour dans la zone, 3,4 % pour l'ensemble de Milan) et de la congestion (-4,7 % de l'indice de congestion⁷⁷), donc de la pollution (-22% de la concentration moyenne des particules fines PM10) et des accidents (-14 %), ainsi qu'une hausse de la fréquentation des transports en commun (6 % dans la zone) et de la vitesse moyenne de circulation (7% pour les bus, 4% pour l'ensemble des véhicules). Si l'objectif de réduction de la pollution (-30% de la concentration en PM10) n'a pas été atteint, celui de la réduction du trafic (-10% des véhicules entrants dans la zone) a été dépassé. Encore une fois, on ne peut donc que constater l'efficacité technique du péage urbain. En termes financiers, le rapport est évasif et ne mentionne que les recettes du péage (12 millions €, en dehors des amendes) et un coût d'exploitation de 6,5 millions €. Rotaris et al.⁷⁸ ont produit une analyse coût-bénéfice à partir du rapport de suivi des onze premiers mois de fonctionnement. Ils y évoquent des recettes d'amendes qui pourraient atteindre le triple des recettes directes du péage. Leur bilan est globalement positif (mais de peu : + 6 millions € par an), ce qui signifierait que le péage participe au plus grand bien-être collectif, dans une optique économique utilitariste. Néanmoins, ils soulignent les données

⁷⁶ Agenzia Milanese Mobilità Ambiente, Comune di Milano, *Monitoraggio Ecopass : Gennaio-Dicembre, 2008*, Milan, 2009, http://www.comune.milano.it/dseserver/ecopass/report/Monitoraggio_Ecopass_12Mesi.pdf consulté le 21/07/2010. Les lecteurs de langue française préféreront l'excellente synthèse suivante : Lemoine Caroline, *EcoPass : le péage urbain écologique de Milan*, Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Ile-de-France, 2009., disponible à : http://www.iau-idf.fr/fileadmin/Etudes/etude_641/Ecopass_avec_signets.pdf consulté le 21/07/2010

⁷⁷ Ici encore l'indicateur utilisé est différent, celui-ci est le ratio débit (flux)/capacité de la voirie.

⁷⁸ Rotaris Lucia, Danielis Romeo, Marcucci Edoardo, Massiani Jérôme, "The urban road pricing scheme to curb pollution in Milan, Italy : description, impacts and preliminary cost-benefit analysis assessment", *Transportation Research part A*, n° 44, 2010, pp. 359-375

manquantes et surtout la grande incertitude à moyen terme de ce type de péage qui encourage au changement de véhicules, pas forcément de mode de transport. En effet, pour ne plus être soumis au péage, les automobilistes n'ont qu'à acheter une voiture plus récente ou un deux roues, aussi polluant soit-il. Les recettes du péage et ses bienfaits (baisse du trafic et de la congestion) pourraient donc disparaître progressivement. Il reste bien sûr la possibilité pour les autorités locales d'ajuster la grille tarifaire à ses évolutions. Les auteurs de cet article sont surpris par le fait que dans leur bilan la baisse des accidents contribue plus aux bénéfices produits par le dispositif que l'amélioration de la qualité de l'air qui était pourtant son objectif principal.

Nous ne nous étendrons pas plus sur le cas milanais bien que nous ayons escamoté la question de la mise en œuvre politique et de son acceptation par le public. C'est que cette question sera centrale dans le cas de l'échec d'un dispositif similaire à Manchester, que nous allons présenter après avoir réalisé une petite mise au point théorique.

Nous avons observé que tous ces péages possédaient une efficacité économique et technique avérée. Le mécanisme des prix agit de manière mécanique sur le comportement des usagers de transport. Avec le péage, on traite *homo automobilis* en *homo œconomicus*, autrement dit on applique une seconde réduction sur un être humain déjà réduit à sa seule condition d'automobiliste. En économisant le sujet roulant, l'économiste considère que l'automobiliste est mû par son seul intérêt financier pour lequel « le temps c'est de l'argent ». Dès lors, l'attachement à l'automobile se réduirait à un calcul coût-bénéfice et il est possible d'intervenir dans cet arbitrage grâce à l'élasticité de l'usage au prix. D'ailleurs, dans un monde purement économique, l'ampleur de l'attachement automobile de chaque personne deviendrait mesurable par ce calcul d'élasticité qui nous montrerait sa sensibilité au prix et le point de bascule à partir duquel il changerait de comportement. Afin de prendre en compte les disparités de richesse, cet indicateur devrait être exprimé en part des revenus disponibles que la personne accepte de consacrer à son budget automobile. Ayant dit cela, nous pouvons comprendre que le programme politique qui s'appuie sur de tels dispositifs est une forme de despotisme éclairé dans lequel les gouvernants sauvent l'automobiliste malgré lui. Comme nous l'avons déjà évoqué, cette politique s'apparente aux hausses de prix du tabac : cela ne crée pas de la vertu, mais rend le vice plus coûteux.

Enfin deux remarques doivent être formulées. La première porte sur les méthodes d'évaluation et la véritable course aux calculs qu'elles suscitent. Si l'automobiliste est calculateur et que le péage vient modifier ses équations, c'est aussi par le calcul qu'il devient possible d'évaluer son action. Comme nous l'avons vu, les indicateurs sont légions mais aucune méthode n'est normalisée. Chaque promoteur de péage propose sa méthode et sa

batterie d'indicateurs sur laquelle il veille. Les choses se corsent lorsqu'il faut agréger les impacts mesurés pour en extraire un bilan global. Bien sûr, des conventions existent, mais ces méthodes d'évaluations sont héritées d'une autre époque : celle où les gains de temps et de vitesse signifiaient le progrès. Avec cet outillage, un péage de décongestion ne peut pas être bénéfique car cela signifierait que les automobilistes restants sur les routes payent moins cher qu'ils ne gagnent de temps. Le péage n'a pas tant vocation à lutter contre la congestion qu'à modifier les comportements, à décourager l'usage de l'automobile. C'est une action coercitive qui fait se déplacer moins vite, puisque moins souvent en automobile. Dès lors la question reste ouverte quant aux indicateurs à prendre en compte dans ce calcul d'évaluation ? La congestion mesurée ou perçue ? Nous avons constaté qu'à Stockholm, une tentative de mesure de la congestion perçue (mesure des files de voitures) avait rencontré quelques difficultés. Mais si l'on souhaite être exhaustif, il faut aller au bout des choses et que le calcul intègre jusqu'à la frustration générée chez l'automobiliste évincé ou encore l'atteinte aux libertés que constitue toute restriction de la mobilité des personnes.

Cela nous conduit à notre seconde remarque, un péage anti-automobile peut-il être démocratique ? Nous avons vu qu'à Singapour, les autorités ne s'embarrassaient avec de telles considérations. En revanche, dans toutes les villes européennes où la question du péage s'est posée, elle a été sujette à de vives controverses. À Londres, Ken Livingstone avait inscrit ce projet à son programme électoral et cela n'a pas empêché sa réélection. En revanche, le doublement de la zone et la hausse des tarifs du second mandat semblent avoir participé à la victoire de l'opposition. À Stockholm, les choses sont encore plus complexes, puisque comme nous l'avons évoqué, le projet a d'abord été expérimental (sans consultation) puis il a été pérennisé suite à un referendum pour lequel seule la voix des habitants de la ville-centre de l'agglomération a été prise en compte. De plus, les élections locales et nationales qui se sont déroulées au même moment ont eu pour résultat une alternance dans les deux cas.

Le péage, s'il s'appuie sur le mécanisme des prix, n'est pas un instrument purement économique dans le sens où il ne s'agit pas d'une entreprise qui augmente ses prix. C'est une politique et celle-ci est difficile à justifier dans des termes d'égalité comme de liberté. L'étude de la controverse du péage de Manchester nous permettra de comprendre les arguments en présence et les interprétations possibles d'une telle politique⁷⁹. Elle aura aussi l'avantage de nous montrer les points faibles du discours politique sur les péages et de nous permettre de lister les failles qui peuvent compromettre un tel projet.

⁷⁹ Le même exercice a été réalisé par des étudiants de Sciences Po à propos d'un hypothétique péage parisien. <http://ionesco.sciences-po.fr/com2009/peage/wordpress/> consulté le 27/09/2010

3.3.3. L'échec mancunien : retour d'expérience d'un ambitieux projet avorté

Saillances et spécificités du cas

Le projet de péage urbain de Manchester, outre le fait qu'il n'a pas été réalisé, possède de nombreuses spécificités dont certaines sont directement liées à l'histoire et au territoire. La ville la plus industrialisée du monde à la fin du XVIII^e siècle s'était dotée d'un réseau de transport performant (trains, tramways, canaux) et elle tendait dès cette époque à adopter une occupation multipolaire de l'espace⁸⁰. Ici plus tôt qu'ailleurs, le besoin de vivre loin des usines a conduit la bourgeoisie à se loger à la périphérie. Au vingtième siècle et surtout après la seconde guerre mondiale, comme de nombreuses autres métropoles, la ville s'est reconfigurée autour d'axes routiers. Ici plus encore qu'ailleurs, les bombardements de la seconde guerre, la désindustrialisation rapide, l'élimination des logements insalubres et la suppression des tramways, puis des trolleys-bus permettront de tracer des voies au cordeau pour irriguer la ville. Le chef d'œuvre de ce réseau routier est la portion d'autoroute surélevée, la *Mancunian Way*, qui sépare les deux universités et surplombe les fondations d'une église bombardée. Pour parachever cette magnifique toile d'araignée interne, la M60 est une autoroute orbitale qui encercle le continuum urbain faisant du comté de Manchester la province la mieux dotée en autoroutes de tout le royaume.

La seconde particularité de Manchester, elle aussi héritée de l'histoire, est sa défiance vis-à-vis de Londres et Westminster. Manchester fut la capitale du capitalisme industriel et par son école d'économie elle est l'inventrice de la doctrine du « laisser-faire ». De longue date, les *self-made men* du *North-West* possèdent un certain mépris pour les aristocrates et autres bureaucrates du Sud.

Les particularités suivantes du cas de Manchester tiennent plus particulièrement aux éléments du dossier et à la façon dont il sera traité. Mais les éléments que nous avons évoqués ci-dessus possèdent des répercussions directes sur le dossier. Premièrement, Manchester est frappée par la congestion routière (du fait de sa forme) et souhaite réimplanter un réseau de tramway d'envergure, c'est-à-dire reliant toutes les villes satellites et l'aéroport au centre-ville. Les coûts financiers d'une telle infrastructure sont considérables et à l'échelle du linéaire à construire, ce qui surpasse les capacités d'autofinancement de la collectivité. Deuxièmement le gouvernement qui s'était engagé en 2000, puis en 2002, à

⁸⁰ A propos des interactions entre forme urbaine, infrastructure de transport et habitudes de déplacements à Manchester suite au démantèlement du tramway, lire Pooley Colin et Turnbull Jean, « Commuting, transport and urban form : Manchester and Glasgow in the mid-twentieth century », *Urban history*, n°27-3, Cambridge University Press, 2000, pp.360-383

financer l'extension du tramway, a finalement changé d'avis en 2004 avant de faire la proposition suivante aux élus locaux : « financements contre péage ». La structure multipolaire du territoire a conduit les autorités locales à proposer une zone péagère dont le tracé suit celui de l'autoroute orbitale M60, soit un secteur d'une superficie de 128 km² ⁸¹. Cette zone serait complétée d'un anneau intérieur encerclant le centre-ville⁸². Ce principe de double anneau reprend une idée déjà proposée à Edimbourg.

Les autres particularités de ce cas relèvent davantage du portage politique du projet. À la différence du Maire du Grand Londres, les élus du Grand Manchester ne constituent qu'une association des communes du comté de Manchester, l'AGMA (*Association of Greater Manchester Authorities*). Cette structure intercommunale a toujours pris ses décisions à l'unanimité des dix communes, sur des dossiers faisant donc consensus. À la différence de Ken Livingstone, ses élus n'ont jamais évoqué avant leur élection une quelconque intention de mettre en place un péage et ne possèdent donc aucun mandat pour celui-ci. De plus, c'est suite aux injonctions gouvernementales que le projet a été formulé par les élus, ce qui laisse penser qu'ils s'y sont résignés plus qu'investis.

Enfin d'autres spécificités du cas mancunien rendent son analyse incontournable : l'évaluation de l'acceptabilité par le public s'est d'abord faite par une consultation maîtrisée (comme à Londres) avant que l'ampleur de la controverse n'oblige les élus à opter pour la voie référendaire, avec le résultat que l'on sait. Ce changement de posture est directement lié à des impacts électoraux : avant chaque élection qui a ponctué ces années de controverses des élus ont cessé de soutenir le projet et le consensus initial de l'AGMA n'a pas résisté aux risques de sanction par les urnes.

Pour faciliter la compréhension du lecteur nous opterons pour une présentation devenue désormais classique des controverses socio-techniques⁸³ : en listant les acteurs concernés et les arguments échangés, ainsi qu'en relatant la chronologie détaillée des événements. Ces éléments se fondent sur un long travail de terrain. C'est d'abord à distance que nous avons suivi ce véritable feuilleton aux innombrables rebondissements grâce au site web d'un journal local : le *Manchester Evening News* qui nous a permis de collecter et analyser des centaines d'articles à ce sujet. Puis nous avons eu la chance de nous rendre sur place pendant un mois afin de vérifier notre compréhension des faits⁸⁴. Après nous être imprégné du territoire et de son histoire, nous nous sommes entretenu avec trois acteurs de la

⁸¹ Pour mémoire, le secteur payant de Londres (après extension) s'étend sur près de 40 km².

⁸² Cf. annexe 27.

⁸³ Ce type d'analyse a été développé par Bruno Latour au CSI puis à Science Po et fait aujourd'hui l'objet d'un programme de recherche financé par l'Union Européenne et baptisé MACOSPOL (MAPPING COntroversies on Science for POLitics <http://www.macospol.com/>). Pour une compréhension détaillée de ce type d'analyse, lire Venturini Tommaso, "Diving in magma : how to explore controversies with Actor-Network Theory", *Public Understanding of Science* (pas encore publié).

⁸⁴ Mes remerciements à Albena Yaneva et toute l'équipe de son laboratoire (Manchester Architecture Research Centre) de m'avoir accueillis dans des conditions excellentes à l'Université de Manchester en mars 2009.

controverse : un représentant local de Green Peace, un chef de projet de la Ville de Manchester et un des fondateurs du mouvement d'opposition populaire *Manchester Against Road Tolls* (MART)⁸⁵. Ce voyage d'étude avait été programmé dans l'optique d'observer la mise en place du péage, mais il fût finalement consacré à l'enquête des raisons de son échec. Qui a tué le péage de Manchester ?

Les acteurs en présence

Dresser la liste des acteurs concernés par cette controverse n'est pas chose facile tant ils ont proliféré. Si l'on agrège ces intervenants en constituant des typologies, on trouve des élus locaux et nationaux, des entreprises de toutes tailles, des syndicats ou fédérations, des associations, des journalistes. Bien entendu chacune de ces catégories peut se diviser entre ses membres en faveur et contre le projet (en simplifiant les choses car il existe de nombreuses nuances). Nous avons placé les principaux acteurs dont la position est restée stable dans le tableau de la page suivante.

Remarquons que le référendum a opéré un travail de réduction et a simplifié l'espace de la controverse, puisque les différentes factions se sont associées au sein de consortium d'entreprises (GMMG et United City) ou d'associations (MART et CAN) appelant à voter Oui ou Non. Le référendum est un fabuleux moyen de réduire une controverse complexe à une seule question à laquelle on peut répondre par l'affirmative ou la négative et pour laquelle il est facile de se positionner.

Certains protagonistes ont changé de position. Les raisons de ces revirements diffèrent selon qu'il s'agit d'élus ou de corporations. Les premiers se distancient du projet sous la pression populaire : ce sera le cas des communes de Trafford, Stockport, Bury et Bolton qui retireront leur soutien au projet de l'AGMA. Les secondes se convertissent au projet car elles obtiennent des garanties : les motards et les taxis privés ne devaient pas être exemptés, mais ils finiront par l'être ; les bars/restaurants/hôtels du centre-ville (Manchester Club and Pub Network, Manchester Hotelier's Association) comprennent que leurs horaires sont décalés par rapport à ceux du péage. D'autres protagonistes ont évolué dans leurs opinions, sans changer radicalement, c'est le cas de Richard Leese dont nous devons préciser la trajectoire.

⁸⁵ Le premier entretien n'ayant pas été enregistré (problème technique), seules les retranscriptions des deux autres, les plus intéressants heureusement, sont disponibles en annexe 28. A et B

	POUR	CONTRE
Elus nationaux	Gordon Brown ,Alistair Darling, Douglas Alexander, Ruth Kelly, Geoff Hoon (Labour Transport Secretary)	Graham Stringer (Labour), John Leech (LibDem), George Osborne, Theresa Villier, David Cameron, William Hague (Tory)
Elus locaux	Roger Jones, Richard Leese, Howard Bernstein, Peter Smith (Labour)	Susan Williams, Matt Colledge (Tory), Peter Franzen (CAP)
Experts	Pr. David Begg (CfIT), Pr. Stephen Glaister (Imperial College)	
Entreprises	First, Stagecoach, TUC, Co-Op Estate, les acteurs du transport aérien, Work Foundation, House of Frazer, Confederation of British Industries (CBI) UNITED CITY	Peel Holdings, Kellogg's, Unilever, Harvey Nichols, Forum for Private Business (FPB), Federation of Small Business (FSB), Institute of Directors (IoD) National Haulage Association, GREATER MANCHESTER MOMENTUM GROUP (GMMG) STOPTHECHARGE
Associations	Friends of the Earth, associations environnementales et cyclistes CLEAN AIR NOW (CAN)	National Alliance Against Tolls (NAAT), Association of British Drivers (ABD) MANCHESTER AGAINST ROAD TOLL (MART),
Personnalités publiques	Sir Alex Ferguson (Entraîneur de Manchester United)	Président des Salford Reds, Quentin Wilson (présentateur d'une émission automobile à la TV)

Tableau n°5 : Répartition des acteurs de la controverse

Pour complexifier les choses, les acteurs n'ont pas forcément l'opinion de leur institution : ainsi les employés des hôpitaux s'opposent au projet alors que les dirigeants locaux de la NHS le soutiennent (meilleure circulation des véhicules d'urgence, moins d'accidents, moins de polluants de l'air). Les dirigeants de Kellogg's s'opposent sans avoir consulté leurs employés⁸⁶. Ces clivages internes, nous les retrouvons avec les partis politiques, à Rochdale c'est une majorité LibDem qui soutient un projet que rejette la minorité Labour. L'opposant politique numéro un est Graham Stringer, un parlementaire Labour, ancien leader du conseil de la Ville de Manchester et membre de la commission Transport de la chambre des communes. Graham Stringer s'oppose donc à son successeur à la tête du conseil de Manchester, Richard Leese, lui aussi membre du Labour. Ce niveau de complication résulte du fait que les partis politiques n'ont pas de position unifiée sur la question du péage. Dans chaque parti et chaque circonscription on trouve donc des opposants et des partisans, le contexte électoral incitant ceux qui souhaitent être réélus à ne pas soutenir le projet, bien trop impopulaire.

⁸⁶ Avant le référendum chaque employé recevra un mail de la direction les encourageant à voter contre le projet.

Les arguments échangés

De la même manière que le nombre des protagonistes de la controverse augmente au fur et à mesure que celle-ci gagne en intensité, les arguments des uns et des autres se diversifient, nous dirons que le débat s'enrichit. Il est tout aussi difficile de présenter une forme figée et stabilisée de l'argumentaire car les protagonistes s'empruntent des arguments, se répondent et parfois évoluent dans leur position. Toutefois, c'est face à l'incapacité de présenter la dynamique de la discussion que nous présentons le tableau de la page suivante qui simplifie la discussion pour permettre au lecteur de l'aborder d'une manière globale. Une arborescence permet d'articuler les principaux arguments entre eux.

Chacun de ces arguments est appuyé par des articles, des rapports, des sondages d'opinions qui renforcent le poids argumentaire. Dans les articles du *Manchester Evening News* nous avons repéré 59 documents qui ont étayé les thèses des uns et des autres. Ces publications ont suscité de nombreuses interprétations, parfois contradictoires (notamment pour les sondages). Ils ont été critiqués dans leur méthode et dans leur représentativité, lorsqu'ils discréditaient l'argument d'un protagoniste. Si l'on prend par exemple la question de la congestion qui est centrale dans le débat, on constate que pas moins de sept publications attestent que la congestion augmente, alors que quatre affirment qu'elle baisse.⁸⁷

En fait tous ces chiffres sont exacts, mais selon la période considérée, selon l'horaire et les routes concernées, selon l'indicateur pris en compte, le résultat diffère considérablement. Cela permet de comprendre à quel point le choix de la méthodologie employée est une décision éminemment politique. En fait, la durée de la controverse a joué un mauvais tour aux élus. Au départ, le trafic et la congestion croissaient rapidement et toute prévision consistait à prolonger la courbe avec un coefficient directeur constant. Mais comme partout, la courbe a connu une cassure avec la hausse du pétrole en 2006-2007, puis avec la crise financière qui a fortement ralenti l'activité économique, avec pour répercussion une baisse de trafic. Cet impondérable a remis en cause le bien fondé de l'axiome premier de l'argumentaire soutenant le projet : « la congestion augmente ». La crise financière a d'ailleurs simultanément invalidé le second axiome puisqu'elle est devenue une menace bien plus importante pour l'économie que ne l'était la congestion. Si la congestion menaçait la création de 30 000 emplois sur dix ans, la crise financière en a probablement détruit autant en deux ans.

Un troisième événement extérieur a amputé l'argumentaire en faveur du projet, c'est l'abandon du *National Road Pricing Scheme*. En effet, au début de la controverse, le péage

⁸⁷ Le tableau récapitulatif de ces documents est disponible en annexe 29.

de Manchester était présenté comme un projet pilote d'un dispositif qui serait amené à se généraliser au plan national. Les élus présentaient donc la décision en ces termes : « soit nous mettons en place un péage avant les autres et cela finance l'expansion de notre réseau de tramway, soit nous mettons en place un péage plus tard, sans aucune contrepartie ».

Thème	POUR	CONTRE
Congestion	la congestion est en hausse	la congestion est créée (restriction du stationnement, manque d'investissement dans les routes, couloirs de bus, travaux, phasage des feux) la congestion diminue
Economie	la congestion menace l'économie (30 000 emplois perdus sur 210 000 escomptés en 15 ans, coûts des heures de retards) Le péage aidera l'économie (financement des TC et gains de temps)	Le péage menace l'économie (charges supplémentaires pour livraisons, clients et employés) et les commerces du centre (Ghost town) Inefficacité fiscale du péage
Financement des TC	Permet d'investir massivement dans les TC Les investissements avant le péage	Autres financements possibles Les investissements sans le péage
Action	Ne rien faire n'est pas une option Les opposants ne proposent rien de mieux C'est la seule solution	Mieux vaut ne rien faire qu'un péage, la congestion s'auto-régule On ne nous écoute pas Il existent d'autres solutions
Pay-as-you-drive national	expérimentation locale permet de prendre de l'avance avec les financements en contrepartie	Cheval de Troie du "spy-in-the car"
Social	redistribution : une personne sur 10 (les automobilistes de l'heure de pointe) paie pour l'intérêt général	unfair, unpopular, antidémocratique. Les plus pauvres seront forcés de quitter la route
Environnement	réduction de la pollution et du bruit	ne distingue pas les types de véhicules, ni les distances parcourues
Referendum	les élus doivent décider (représentation) more complex than a yes-no question	le peuple doit décider (participation)
Terminologie	package, congestion charge, trafic demand management, road pricing, price worth paying	blackmailing, bullying and bribing, road toll, stealth tax, off the road

Tableau n°6 : Arguments échangés par thématique et camp

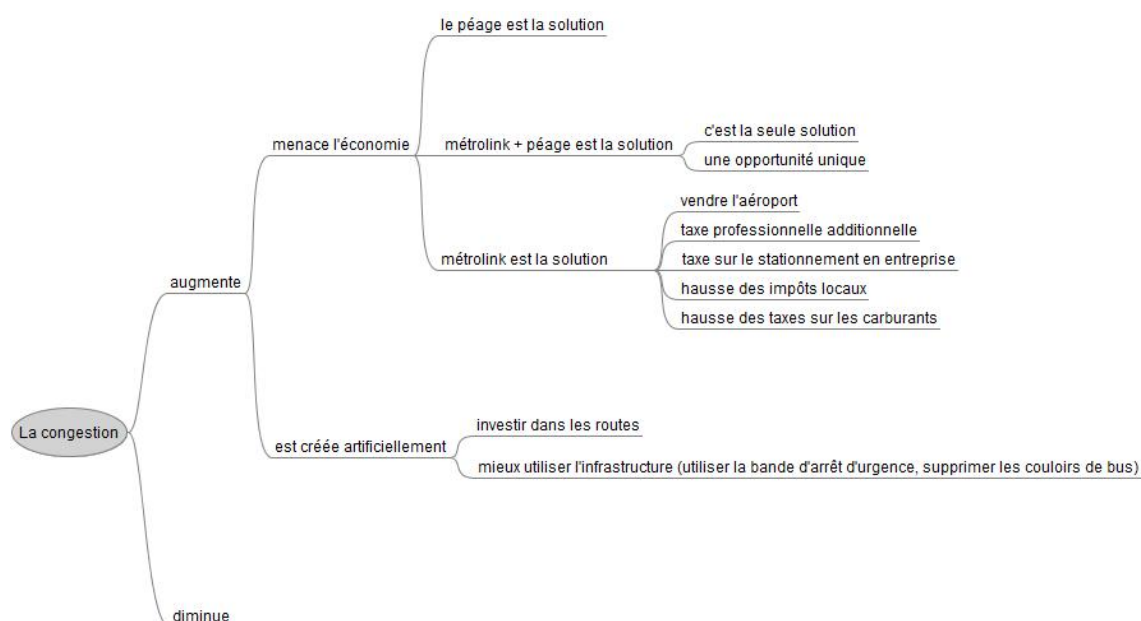


Schéma n°2 : Arborescence de l'argumentation

Parallèlement, au début du projet les entreprises interrogées sur la question ne s'opposaient pas à la taxe de congestion pour peu qu'elle opère à coût constant, c'est-à-dire en substitution d'autres taxes (notamment sur les carburants). Bien entendu, une telle disposition n'est applicable que dans le cas d'une mesure nationale. Le péage de Manchester, indépendant d'un plan national, devient donc une taxe supplémentaire.

Simultanément, en se séparant du projet national, le péage de Manchester s'est débarrassé d'une critique gênante portant sur la protection de la vie privée. En quittant le cahier des charges du projet national, il s'est affranchi de l'usage d'un traceur GPS pour lui préférer un transpondeur communiquant avec des portiques (les informations collectées sont moindres).

Un autre objet central de la controverse porte sur les modalités de la prise de décision. Là encore nous sommes obligé d'ajouter une dimension temporelle pour commenter notre tableau. Au départ, le projet fait consensus pour les dix boroughs de l'AGMA. Il semble clair que les élus décideront. Mais face aux retraits de certaines communes, l'AGMA se dote de nouvelles procédures de vote, désormais une majorité qualifiée des deux tiers sera suffisante. L'AGMA peut donc se contenter d'un accord entre sept communes. Cela tombe bien puisqu'à ce moment-là, sept communes soutiennent le projet. Le conseil de Bolton annonce alors qu'il procédera à un référendum de ses habitants pour suivre la position de leur majorité. Les élus des communes opposées (notamment Susan Williams, leader du conseil de Trafford) annoncent que même si le projet est entériné par l'AGMA, ils s'opposeront à son application sur leur territoire. L'AGMA est une association et elle n'est pas en mesure de contraindre ses membres. C'est face à l'échec annoncé que Richard Leese (leader du conseil de Manchester) propose alors la voie référendaire qu'il trouve juste à deux conditions : que le résultat soit agrégé pour toute l'agglomération et que les communes s'engagent à agir selon le résultat global (même s'il est contraire dans leur circonscription). Finalement l'AGMA adoptera une procédure mixte, c'est-à-dire un référendum détaillé par borough pour lequel au moins sept boroughs sur dix soutiennent l'application de la mesure. Nous pouvons donc affirmer que c'est la division entre les élus de l'AGMA et la faiblesse de l'institution, qui ont conduit les porteurs du projet à adopter une procédure référendaire à laquelle ils s'opposaient initialement. C'est la grande victoire des opposants au péage.

Chronologie de la controverse

Après avoir tenté de mettre à plat ce qui ressemble en fait à un véritable tourbillon, nous allons maintenant essayer de montrer les mouvements et la dynamique globale de la controverse. Une frise chronologique détaillée et lisible est impossible à mettre en œuvre pour une controverse aussi dense qui s'étale sur plus de huit ans. Si l'on privilégie la lisibilité,

il est alors possible de découper la controverse en huit phases, plus ou moins clairement distinctes.

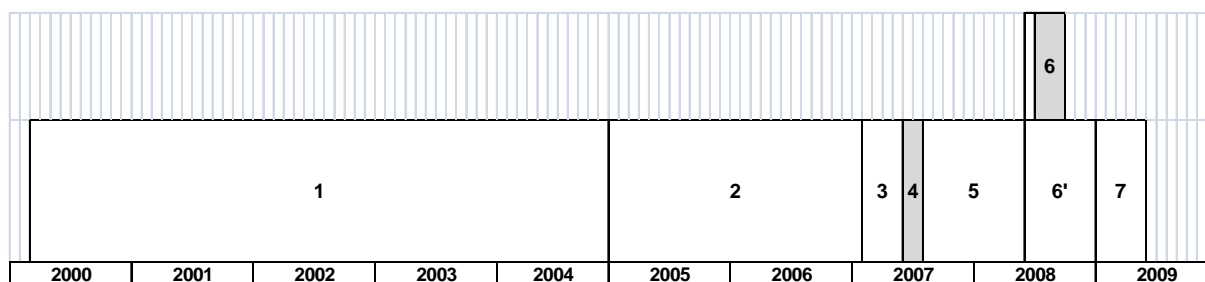


Schéma n°3 : Frise chronologique de la controverse⁸⁸

1 : Le financement du metrolink *du 22/03/2000 au 17/12/2004*

2 : Le choix du TIF *du 17/12/2004 au 27/01/2007*

3 : L'élaboration du dossier TIF *du 27/01/2007 au 25/05/2007*

4 : La première consultation *du 25/05/2007 au 27/07/2007*

5 : La candidature au TIF *du 27/07/2007 au 9/06/2008*

6 : La présentation suivie de la seconde consultation *du 09/06/2008 au 10/10/2008*

6' : Le referendum *du 25/06/2008 au 11/12/2008*

7 : Le plan B *du 11/12/2008 au 13/05/2009*

1 : Le financement du Metrolink

Cette période aurait pu être qualifiée de prémisses ou de terreaux de la controverse. En effet, c'est ici qu'un problème local (le financement de lignes de tramway) rencontre la politique nationale (lutte contre la congestion). Peu d'éléments transparaissent dans la presse, car les discussions sont principalement informelles.

- 21/03/2000 : John Prescott le vice-premier ministre annonce que l'Etat financera à hauteur de 289 millions £ le projet de tramway de Manchester. À cette époque, la seule condition au versement de la subvention est de réunir 210 millions £ restant d'investissements privés.
- 21/12/2002 : les coûts prévisionnels du projet se sont envolés, on parle désormais d'un projet à 820 millions £ et l'agglomération songe à compléter les financements par la concession de parkings relais.
- 17/02/2003 : l'autorité locale des transports (GMPTA) crée une Commission Congestion.
- 21/02/2003 : Alistair Darling secrétaire aux transports se félicite du succès du péage de Londres et laisse entendre que d'autres agglomérations vont suivre son exemple.
- 21/07/2003 : Alistair Darling annonce qu'en conséquence de l'inflation abusive des coûts (estimés désormais à 900 millions £), l'Etat retire sa subvention au projet Metrolink. Il s'en suit

⁸⁸ Cette frise dialogue à merveille avec des graphiques trop denses pour être présentés ici. Ces derniers représentent l'intensité de la controverse à l'aide du décompte d'articles et de leurs commentaires sur le site de presse local. Cf. annexe 30

une longue protestation, des pétitions et une campagne « *Back on Tracks* » pour remettre le projet sur les rails.

- 17/12/2004 : Alistair Darling annonce que la subvention de 520 millions est de nouveau disponible pour le projet, mais il ne voit que deux possibilités : réduire le projet (deux lignes au lieu de trois) ou candidater au *Transport Innovation Fund* (TIF).

2 : Le choix du TIF

La proposition d'Alistair Darling met la balle dans le camp des élus locaux : à eux de déterminer s'ils acceptent son offre ou pas. Initialement les avis sont partagés, car si tous les élus locaux souhaitent l'extension du Metrolink, ils n'acceptent pas tous les mêmes contreparties. Les élus locaux négocient avec le gouvernement et cherchent le meilleur compromis acceptable pour le plus grand nombre. Candidater pour le TIF cela signifie mettre en place une forme de management de la demande de trafic suffisamment ambitieux pour que l'Etat accepte de financer la totalité du Metrolink. En même temps, le péage doit être acceptable pour le public et les entreprises, ce qui signifie qu'il ne doit pas menacer l'économie locale mais au contraire la stimuler. Des débats, les élus retiennent qu'il est nécessaire que les investissements soient réalisés avant la mise en place d'un péage, afin d'offrir une alternative aux automobilistes. Pendant cette période le projet est flou et fluctuant car des études de faisabilité et d'acceptabilité sont en cours. Le projet pourrait être une expérimentation du *pay-as-you-drive* basé sur un traceur GPS que défend le DfT, il pourrait aussi consister en une taxe sur le stationnement dans les entreprises ou un péage similaire à celui de Londres... Rien n'est sûr. Cette période est celle où les élus locaux d'abord sceptiques, finissent par être convaincus et même enthousiastes pour candidater au TIF.

- 24/12/2004 : Alistair Darling déclare " *We've made it clear to local authorities that they need to consider the option of congestion charging – but it's not necessarily the right solution in every place.*"
- 10/01/2005 : GMPTA lance une étude sur la faisabilité et l'acceptabilité d'un péage
- 11/01/2005 : Richard Leese réagit à l'annonce de cette étude. Pour la première fois, il met en avant le fait que les " *Improvements in public transport have to be in place first, and that means Metrolink up and running* " Il ajoute que " *Congestion charging, if introduced in a very localised way, could be extremely damaging - not just to Manchester but the whole of the north west.*" Cette phrase sera souvent rappelée lorsqu'il se convertira à la cause du péage.
- 02/02/2005 : Roger Jones nie l'existence d'un chantage « Metrolink contre péage ». Le Ministre des Transports Tony McNulty déclare : « ce n'est pas à moi de dire si un péage urbain est bon ou pas pour Manchester. »

- 09/06/2005 : Alistair Darling à Westminster déclare que le *pay-as-you-drive* est « la seule alternative » et que contre la congestion « *doing nothing is not an option* » (argument qui sera repris localement).
- 22/10/2005 : GMPTA remet un plan au DfT dans lequel figurent les investissements dans les transports collectifs. Roger Jones envisage deux modalités de lutte contre la congestion : un péage urbain ou une taxe sur le stationnement en entreprise.
- 28/11/2005 : Alistair Darling déclare que Manchester appartient à un groupe de sept villes ayant obtenu des financements pour étudier la possibilité d'un péage.
- 13/05/2006 : Roger Jones interviewé à Stockholm, lors d'une conférence sur le péage urbain, déclare : « Je ne suis pas un enthousiaste du péage et nous avons toujours dit que nous avons besoin d'améliorer les transports publics d'abord. »
- 21/08/2006 : Douglas Alexander (nouveau secrétaire d'état DfT) déclare que Manchester et Birmingham sont en compétition pour le TIF et que la priorité sera donnée aux projets incluant une tarification de la route.
- 09/11/2006 : Howard Bernstein rapporte l'argument principal des autorités locales : la congestion menace la création de 30 000 emplois sur 210 000 escomptées en 15 ans. Il soutient donc la candidature au TIF qui permettrait d'obtenir 450 millions £ afin d'achever l'expansion du Metrolink. Bernstein pose quatre conditions : les investissements avant le péage, l'acceptation par les entreprises, l'absence de menace pour l'économie et un dispositif qui cible finement la congestion.
- 24/01/2007 : les leaders de Manchester (Roger Jones, Peter Smith, Richard Leese) semblent désormais vraiment enthousiastes.
- 27/01/2007 : l'AGMA vote à l'unanimité un accord de principe pour la candidature au TIF

3 : L'élaboration du dossier TIF

Cette phase est extrêmement courte. S'il a fallu deux ans pour décider de candidater au TIF, l'élaboration du dossier de candidature ne prendra que quatre mois. Il ne fait aucun doute que les études avaient commencé auparavant, mais aucune modalité ou spécificité du péage n'avait encore été dévoilée. Pendant cette période, des éléments sur le contenu du projet vont être dévoilés au compte goutte, et se contrediront parfois (sur le tarif, les horaires, le tracé des zones, la technologie utilisée...). Des élus de l'opposition vont commencer à se plaindre de la rétention d'information dont feraient preuve les élus qui portent le dossier. Ce début de la controverse entre élus n'est pas sans lien avec la tenue des élections locales. Celles-ci serviront d'ailleurs de motif pour retarder la présentation du projet.

- 30/01/2007 : George Osborne dénonce la pratique du « *bullying and bribing* » du gouvernement envers les élus de Manchester.

- 21/02/2007 : Selon Roger Jones, le TIF n'est pas un chantage, car tout financement est soumis à conditions et les mesures incitées auraient de toute manière été envisagées localement sous un à deux ans. Il dévoile un cahier des charges en trois points : agir au niveau de l'agglomération, éviter le « *rat running* ⁸⁹ » et ne taxer qu'aux heures de pointe.
- 16/04/2007 : au sein de GMPTA LibDem et Tories (Trafford, Rochdale, Stockport) ne soutiennent plus le projet car ils n'ont pas assez d'éléments pour juger.
- 27/04/2007 : Bolton rejoint la fronde
- 01/05/2007 : la liste des investissements dans les transports publics est dévoilée
- 03/05/2007 : élections locales
- 16/05/2007 : une alliance Tory-LibDem à Bury permettrait d'évincer Roger Jones de la présidence de GMPTA
- 22/05/2007 : La Local Transport Bill est présentée à la chambre des communes. Tony Blair déclare qu'il n'y aura pas de *pay-as-you-drive* national sans expérimentation locale préalable. La pétition de Peter Roberts est close avec 1,8 millions de signataires.
- 25/05/2007 : Le projet de péage est dévoilé ⁹⁰. La consultation commence.

4 : La première consultation

La consultation publique ne dure que deux mois. Mais c'est une période d'intensification qui poursuit *crescendo* la période précédente. Les opposants gagnent du terrain en multipliant les pétitions et les annonces choc. Mais l'AGMA semble tenir bon jusqu'aux derniers jours. L'observateur attentif de la controverse comprend que des points de détails du dossier sont amendables, mais que le principe du péage à double anneau ne l'est plus. Les élus décideront unis, à moins que...

- 25/05/2007 : Le *Forum for Private Business* (FPB) réclame un référendum.
- 28/05/2007 : Le *Manchester Pub and Club Network* (MPCN) s'oppose au projet.
- 04/06/2007 : Les deux-roues motorisés seront soumis au péage. Opposition des motards. Roger Jones laisse entendre que la consultation sert à ce que ces groupes fassent du lobbying.
- 25/06/2007 : Lancement de la pétition en ligne *manchestertolltax* par MART.
- 26/06/2007 : Roger Jones est finalement reconduit à la tête de GMPTA.
- 03/07/2007 : Peel propose de vendre l'aéroport pour 3 milliards £. Ce qui agace les élus.

⁸⁹ Le « *rat running* » est le report de trafic vers des axes secondaires qui ne seraient pas taxés.

⁹⁰ La technologie utilisée comme à Stockholm sera composée de transpondeurs communicants avec des portiques, doublés d'un système de reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation. Le péage se composera de deux anneaux concentriques : le premier entourant le centre-ville et le second suivant le tracé de la M60. La taxe sera plafonnée à 5£ par jour et rien ne sera prélevé en heure creuse. Les coûts d'investissements sont évalués à 470M£ pour un bénéfice prévisionnel de 118M£ par an.

- 05/07/2007 : Finalement, le MPCN soutient désormais le projet rejoint par la *Manchester Hoteliers Association* (MHA).
- 06/07/2007 : Howard Bernstein annonce qu'il y aura un rabais de -20% accordé aux bas revenus. Interrogé sur l'éventualité d'un referendum, il répond : « *That's a political decision that will have to be made by councillors* ».
- 16/07/2007 : Débat télévisé sur Channel M. POUR : Richard Leese, Dave Coleman, Miranda Allan ; CONTRE : Graham Stringer, Andrew Simpson, Sean Corker).
- 21/07/2007 : Trafford votera contre le projet
- 26/07/2007 : Stockport votera contre le projet
- 27/07/2007 : L'AGMA vote le dossier de candidature au TIF avec 8 voix sur 10, ce qui est suffisant (majorité qualifiée des 2/3)

5 : La candidature au TIF

La balle est désormais dans le camp du gouvernement qui décidera de valider ou non le dossier de l'AGMA pour le TIF. Il lui faudra un an pour rendre sa réponse. Ce long délai ne suffit pas à faire redescendre la pression localement. L'AGMA réforme ses règles en vue d'être en mesure de traiter ce dossier controversé.

- 13/12/2007 : Bury ne soutient plus le projet.
- 11/01/2008 : Theresa Villier soutient l'opposition au péage
- 22/01/2008 : Kellogg's rejoint la fronde
- 25/01/2008 : L'AGMA adopte définitivement le vote à la majorité qualifiée des 2/3, c'est la fin du droit de veto et un premier pas vers une intercommunalité plus forte.
- 14/02/2008 : Peel fédère les entreprises opposées au sein de GMMG
- 29/02/2008 : Bolton ne soutient plus le péage, sauf référendum local
- 01/05/2008 : Elections locales : le Tory prend Bury au Labour. Roger Jones arrive 3^e à Irlam, Salford
- 16/05/2008 : Le gouvernement signe la subvention de 520M£ pour le « little bang » du metrolink
- 05/06/2008 : Les entreprises en faveur du projet fondent United City⁹¹
- 09/06/2008 : Le gouvernement donne son feu vert à l'AGMA.

6 : La présentation du dossier suivie de la seconde consultation

Une nouvelle fois, le dossier est dévoilé dans ses moindres détails, avant que ne débute la consultation dont on ignore la forme, hormis le fait qu'il n'y aura pas de référendum.

⁹¹ Le nom est vraiment fédérateur, il voudrait réconcilier les supporters de Manchester United et Manchester City, les deux clubs de football de la ville.

Finalement le jour où le budget de la consultation est rendu public, Richard Leese revient sur sa position et se dit en faveur d'un référendum sous certaines conditions. Durant le premier mois de la consultation, le mouvement vers le référendum devient inexorable. C'est le tournant majeur de la controverse, les élus divisés préfèrent jouer quitte ou double. La consultation perd alors son importance, au mieux elle peut servir aux autorités locales pour optimiser leurs chances dans le référendum à l'aide de sondages d'opinions. Susan Williams, leader du conseil de Trafford propose d'ailleurs de supprimer les sondages pour limiter les dépenses liées à la consultation, mais il n'en sera rien.

- 09/06/2008 : Richard Leese annonce que la période de consultation va bientôt commencer mais qu'il en ignore encore la forme. Néanmoins il exclut l'idée d'un référendum.
- 20/06/2008 : Le tracé de la zone centrale est dévoilé. Richard Leese déclare que seuls 20% des automobilistes seront taxés et 1% seulement paieront le maximum de 5£.
- 23/06/2008 : Présentation de la liste des véhicules exemptés : deux roues, taxis noirs, les véhicules d'urgence, les handicapés, un plafond de 10£/jour pour les livreurs, -20% pour les bas revenus, -50% pour Trafford Park jusqu'à la mise en service du tramway (2017), exemption pour l'accès aux hôpitaux. Les propriétaires de taxis privés (MPHODA) et l'*Institute of Directors* (IoD) s'opposent au péage.
- 25/06/2008 : Le budget (et donc la forme) de la consultation est dévoilé (3M£). Richard Leese change de position, il se dit en faveur d'un référendum à condition que le résultat soit agrégé au niveau du Grand Manchester et que les dix *boroughs* s'engagent à se plier au résultat.
- 27/06/2008 : Matt Colledge succède à Roger Jones à la tête de GMPTA, il est ouvertement contre le péage mais promet de rester neutre. GMPTA s'occupe des transports publics, pas d'un péage.
- 01/07/2008 : Débat houleux à la Chambre des Communes : le DfT est accusé de chantage par plusieurs parlementaires dont Graham Stringer.
- 03/07/2008 : Le coût d'investissement du péage sera de 318M£
- 08/07/2008 : Finalement tous les taxis seront exonérés, même les privés.
- 13/07/2008 : Première réunion publique, on ne se bouscule pas.
- 26/07/2008 : L'AGMA vote pour la tenue d'un référendum. Chaque *borough* votera et le projet ne sera validé que si sept sur dix sont favorables.
- 11/08/2008 : Les entreprises de transport aérien rejoignent United City
- 27/08/2008 : Le référendum aura lieu le 11/12/2008
- 27/09/2008 : Campagne d'affichage Yes (vrais habitants). « 9/10 ne paieront pas, mais 10/10 bénéficieront des investissements ».
- 29/09/2008 : NWLT soutient le projet
- 10/10/2008 : Dernier jour de la consultation postale

6' : Le referendum

Comme le lecteur l'aura bien compris, la période du référendum commence le jour où l'AGMA vote pour le choix de cette solution autrement dit le 26/07/2008. Mais la consultation n'est pas encore achevée et il faudra un certain temps pour mettre en place l'organisation du suffrage. À cet effet, l'AGMA commissionne Sir Neil McIntosh. La formulation de la question va faire débat puisque les nombreux sondages effectués ont démontré l'impact de la formulation (« wording ») de la question sur les réponses recueillies. L'organisation formelle du scrutin va de paire avec l'affrontement des militants des deux camps, qui communiquent, manifestent et recrutent tout azimut.

- 12/10/2008 : Les divers opposants s'unissent au sein de « *Stopthecharge* » qui réunit élus, associatifs (MART) et entreprises (GMMG)
- 14/10/2008 : La *Confederation of British Industries* (CBI) réitère son soutien
- 20/10/2008 : Sir McIntosh révèle la formulation retenue : « êtes-vous d'accord avec la proposition ? »
- 31/10/2008 : L'AGMA valide le bulletin de vote (7/10)
- 13/11/2008 : Geoff Hoon (secrétaire aux transports) rappelle qu'il n'y a pas de plan B. C'est tout ou rien.
- 25/11/2008 : Débat Télévisé, POUR : Richard Leese, Lis Phelan ; CONTRE : Graham Stringer, Susan Williams
- 01/12/2008 : Alex Ferguson, entraîneur de Manchester United apporte son soutien
- 05/12/2008 : Le président du club de rugby (Salford Reds) s'oppose.
- 11/12/2008 : Referendum, résultat NO=80%

7 : Le plan B

Au lendemain du référendum, tous les projets sont rangés au placard. Tant pis, Manchester n'aura pas sa « *big bang metrolink expansion* », pour avoir refusé de mettre en place un péage urbain. Les études, les consultations successives et le référendum ont coûté plusieurs millions de livres, mais n'auront servi à rien. Du moins c'est ce que laissent entendre les opposants critiques comme les thuriféraires déçus. Toutefois, cette période d'ébullition démocratique aura permis une longue et large discussion sur le traitement de l'attachement automobile par le mécanisme du prix. Le refus populaire du péage a été entendu.

La controverse est terminée et les groupes d'actions sont dissous. Mais régulièrement, la question se pose d'un éventuel plan B pour financer tout ou partie des projets d'investissements. Les projets sont hiérarchisés selon leur degré de priorité et cinq mois plus tard, une alternative est dévoilée. Le 13/05/2008, l'AGMA vote un plan de 1,4 milliards £

d'investissements financé par une hausse des impôts locaux (2£ par an et par habitant), le recours à l'emprunt et 200 millions de subvention de l'Etat. Il existait donc bien une autre possibilité.

Discussion

Nous avons vu que la controverse s'articulait à plusieurs niveaux : la congestion est-elle en augmentation ? Son augmentation cause-t-elle des dommages ? Comment peut-on lutter contre la congestion ? Comment peut-on financer les investissements dans les transports collectifs ? Le péage est-il une bonne solution ?

Les élus de Manchester s'accordent sur la nécessité de lutter contre la congestion et d'investir dans les transports publics, mais nombreux sont ceux qui considèrent qu'un péage n'est pas une contrepartie acceptable, même pour des milliards de financement. Pour eux, le gouvernement pratique le chantage et les oblige à devenir à leur tour les maîtres chanteurs de leurs administrés. Dans la littérature sur les péages urbains, on retrouve fréquemment l'idée qu'une carotte est nécessaire pour rendre l'usage du bâton acceptable : le péage doit être associé à un paquet d'investissements qui montrent où iront les recettes⁹². Cette idée de « package » a été largement utilisée à Manchester, jusqu'à en montrer les limites. Le péage de décongestion n'est pas un péage de financement, sa fonction est de réguler les comportements et non pas de générer des bénéfices, sinon il se résume à une énième taxe dont la rentabilité de prélèvement est faible. Les élus de Manchester ont pensé que si les investissements étaient réalisés avant la mise en service du péage cela rendait le compromis acceptable. Ils avaient raison de penser qu'une offre de transport public performante constitue une condition préalable impérative avant la mise en place d'un péage urbain. En effet, les automobilistes découragés doivent avoir une alternative et le réseau de transport en commun doit être capable d'absorber ce report modal sans dégrader son niveau de service. Mais ces investissements ne doivent pas être conditionnés par la mise en place du péage. Ce dernier n'a vocation qu'à déplacer le curseur du choix modal, pas à financer son infrastructure.

En liant investissements et péage, les élus et les techniciens se sont retrouvés obligés d'ajuster réciproquement les deux dispositifs en répondant aux questions suivantes : « quelle carotte est suffisamment grande pour rendre acceptable le bâton ? » et « quel péage est en mesure de financer de tels investissements ? ». Une fois les deux dispositifs ajustés, la question devint « un péage est-il un prix juste à payer en échange de 3 milliards £

⁹² Voir par exemple ce dossier qui souligne l'intérêt stratégique d'un package : CERTU, DREIF, IAURIF, LET, « Les péages urbains en Norvège : Oslo et Trondheim », rapport des visites des 27 et 28 mai 2002, 2002

d'investissements ?»⁹³, qui résumait la controverse à son essence brute. En transformant le péage de décongestion en péage de financement, le « package » s'est exposé à de nombreuses critiques portant sur ce type de taxation. C'est une taxe supplémentaire, ce qui est impopulaire. C'est une taxe injuste puisqu'elle n'est pas indexée sur les ressources. C'est une taxe inefficace, puisqu'elle coûte chère à prélever, en moyenne 50% de la taxe sert à financer son prélèvement.

En conséquence, le discours critique s'articule autour de deux arguments centraux : « le péage est mauvais » pour différentes raisons et « le package est un chantage » du gouvernement central envers les élus locaux et de ces derniers envers les citoyens. Nous devons observer également que la gestion locale du dossier a été l'objet de quelques maladroites qui ont donné du grain à moudre aux opposants. Nous avons relevé ces faux pas et les avons classés en deux catégories : ceux qui mettent en doute l'exemplarité des élus et ceux qui suggèrent leur manque d'impartialité.

Manque d'exemplarité des élus

- 27/01/2007 : Les élus de l'AGMA sont venus en voiture à leur réunion qui envisage de mettre en place un péage urbain. Roger Jones déclare qu'il est un automobiliste comme les autres.
- Du 02/07/2008 au 15/07/2008 : Pendant que l'AGMA envisage le péage, les élus de la Ville de Manchester se prononcent en faveur de la construction d'un nouveau parking souterrain pour la Mairie. L'annonce fait un scandale et le projet est retiré deux semaines plus tard.
- 21/07/2008 : Factures d'avion des élus
- 12/08/2008 : Factures de taxis des élus
- 21/10/2008 : Le remplaçant de Roger Jones brille par son absentéisme
- 20/11/2008 : Le salaire de l'organisateur du scrutin est dévoilé : Neil McIntosh gagne 600£ par jour.

Manque d'impartialité des élus

- Du 31/01/2007 au 29/06/2007 : La commission indépendante d'experts chargée de la première consultation est régulièrement critiquée pour sa composition. La candidature d'un membre de Peel Holdings proposé par Trafford est refusée. La commission compte deux universitaires favorables de longue date au péage. Elle compte également des membres d'institutions qui se sont déclarés en faveur du projet en signant une pétition.
- Le 09/07/2007 : La plaquette distribuée aux habitants en vue de la première consultation présente la situation de quatre habitants fictifs de l'agglomération. Ils sont en fait des mannequins américains.

⁹³ L'expression « *a price worth paying* » apparaît dans 21 articles et la forme stabilisée de la question provient d'un sondage produit pour le *Manchester Evening News* et rendu public le 20/03/2007. A l'époque, 59% des personnes interrogées pensaient que « payer pour conduire était un prix juste à payer si cela finançait des améliorations dans les trams, bus et trains. » Cette expression pose l'équivalence entre le péage et les investissements, le lien étroit qui lie le package.

- Le 11/01/2008 : Peter Frozen, élu CAP de Wigan, est exclu en pleine séance suite à un débat houleux. Cela l'a empêché de soumettre au vote sa proposition de ne pas soutenir la candidature de l'AGMA au TIF.
- Le 14/02/2008 : L'ASA (*Advertising Standard Authority*) interdit les affiches placardées par MART
- Le 29/10/2008 : Stagecoach (un des opérateurs de bus) refuse les affiches anti-péage de Peel.
- Les 25 et 28/11/2008 : Ofcom épingle le spot télévisé de l'AGMA
- Le 25/11/2008 : Erreur dans l'envoi des premiers plis, le numéro de l'aide téléphonique indiqué sur le formulaire est en fait celui de la permanence de la campagne en faveur du Oui.
- Le 02/12/2008 : Des habitants n'ont pas reçu de pli pendant que d'autres l'ont reçu en double. C'est un problème d'actualisation des listes électorales.

Entretiens : l'opposant actif et le gestionnaire de projet

Le front des opposants possède des particularités que l'entretien réalisé avec le représentant de MART met en lumière. La qualité de cet entretien tient à la singularité du personnage interviewé. Une synthèse permettra de mieux comprendre la nature de l'opposition, en réalisant un portrait.

John est un jeune retraité de la mairie de Liverpool où il travaillait au service des finances. C'est à Liverpool qu'il a débuté son combat contre les péages (un tunnel payant sous la Mersey River). Par la suite il s'est investi dans un travail de mise en réseau, national puis mondial des opposants aux péages. Il a fondé NAAT (*National Alliance Against Tolls*), un site web qui fédère les luttes sporadiques qui apparaissent suite à l'introduction d'un projet de péage. Ce réseau est principalement anglophone. Après le combat à Liverpool, un autre à l'île de Skye, puis à Edimbourg, cet habitant de Tameside s'est bien entendu intéressé au cas mancunien qui le concernait directement. Il a donc contacté l'ABD (*Association of British Drivers*) et son représentant local : Sean Corker. À quatre, ils ont fondé MART (*Manchester Against Road Toll*). Le groupe s'est agrandi avec l'intensité de la controverse, mais n'a jamais dépassé une quarantaine de membres actifs et jusqu'à deux cent personnes présentes en assemblée.

En entretien, John est expansif et volubile. Il fait de longues phrases et digressions. Bien que charmant, il coupe facilement la parole. John est un radical. Il ne cherche pas le compromis et joue parfaitement son rôle d'opposant. Cela explique d'ailleurs pourquoi la stratégie diplomatique ne semble pas son fort. C'est Sean Corker qui tenait le rôle de porte-parole et d'interlocuteur privilégié auprès de Peel Holdings ou de Graham Stringer. John est en lutte, pas seulement contre les péages mais aussi contre l'establishment et les « *fat cats* » comme

il aime les appeler. Sa posture est extrême dans le sens où il considère que « *Britain is not a democracy* » et que les médias (notamment la BBC) sont à la solde du gouvernement et ses « *spin doctors* ». John identifie son combat à la lutte contre une puissance supérieure : un « *juggernaut* ».

La controverse placera MART et Peel Holdings en position d'alliés objectifs, mais leurs relations sont plus complexes qu'une union pure et simple. Lorsque par l'intermédiaire de Sean Corker, MART se rapproche de Peel, ce dernier propose de financer des affiches et des tracts. Plus tard, quand des membres de MART opteront pour le chantage au référendum pour un maire élu à Bury⁹⁴, Peel tentera de les en dissuader et face à leur refus obstiné, l'entreprise prendra des distances. Peel préfère collaborer avec des personnes plus influentes (élus et entrepreneurs) et laisser à MART la cible populaire. C'est pourquoi sont fondés GMMG, puis « *stopthecharge* ». Durant le référendum, c'est Peel qui finance les supports que les membres de MART se font un plaisir de distribuer gratuitement, parallèlement aux équipes payées par Peel⁹⁵. En écoutant John, on comprend que l'alliance avec Peel Holdings est paradoxale, car c'est un « *fat cat* » détenteur de plus de six milliards £ d'aéroports, de ports, de canaux, de quais, de centres commerciaux dont le fameux Trafford Centre. Ils sont alliés contre un adversaire commun, mais pour des raisons bien différentes. Peel protège ses intérêts financiers, fonciers et commerciaux. John et les membres de MART défendent la liberté de se déplacer ainsi que la gratuité de l'usage d'infrastructures financées par l'impôt. Ils dénoncent l'inégalité générée par une taxe qui interdirait aux automobilistes les moins fortunés d'utiliser leur véhicule.

John est un amateur professionnel du péage, au sens de Leadbeater et Miller⁹⁶, il y consacre sa retraite et y réinvestit ses compétences professionnelles. Ses connaissances en comptabilité lui permettent de mettre en doute l'efficacité économique du péage : un impôt qui consacre la moitié de ses recettes à son simple prélèvement. Et voilà l'argument qui répond à la stratégie du package : « si le but de l'opération est de dégager des capacités de financement, alors mieux vaut augmenter les taxes sur les carburants. » En effet, celle-ci existant déjà, 100% de leur hausse constitueraient des ressources supplémentaires nettes. Bien sûr John ne milite pas en faveur d'une telle augmentation d'impôt, pour lui la question pourrait se résoudre par une meilleure allocation des recettes fiscales (par exemple en

⁹⁴ La Local Transport Act de 2000 permet aux citoyens réunissant la signature de 5% des habitants d'une circonscription d'obtenir la mise en place d'un référendum en faveur de l'élection directe d'un maire pour 4 ans qui remplace le leader du conseil municipale (élu annuellement par le conseil) et possède des prérogatives renforcées. Les membres de MART ont réuni suffisamment de signataires à Bury en affirmant soutenir un candidat qui sera opposé au projet de péage. Les votants se sont majoritairement prononcés contre la proposition, en revanche cette menace a participé à la suppression du soutien de Bury au projet de l'AGMA.

⁹⁵ Cf. annexe 31.

⁹⁶ Leadbeater Charles et Miller Paul, *The Pro-Am revolution : how enthusiasts are changing our economy and society*, Demos, London, 2004, 70 p.

arrêtant de larguer des bombes en Irak ou en Afghanistan), mais si jamais la collectivité estimait qu'elle a besoin d'investir dans les transports publics, alors qu'elle le fasse avec une fiscalité efficiente.

Pour John, le péage constitue de la « *mauvaise science économique* » inventée par des « *économistes de droite qui croient en une économie de marché où à leurs yeux vous devez payer pour toute chose* ». Une route à péage est pour lui un « *dispositif anti-usage* », puisque lorsque la collectivité finance des routes, c'est dans l'intention qu'elles servent, non pour en décourager l'utilisation. Dire que l'on va taxer les automobilistes pour financer des investissements dans les transports collectifs est pour lui un « *leurre comptable* », puisque les automobilistes sont déjà taxés sept fois plus qu'ils ne coûtent en infrastructure routière et que le surplus rentre dans les coffres de l'Etat avant de servir à financer toutes sortes de politiques, dont les transports.

Si pour John une hausse des taxes sur les carburants serait une réforme plus intelligente, il ne soutient pas cette mesure, car pour réduire la congestion, il faudrait commencer par supprimer les couloirs de bus qui en sont pour partie la cause. Il pense que le méta-problème est celui de la démographie, dont la congestion ne serait qu'une expression parmi d'autres. Sans partager sa conception du monde (complot des puissants, élus corrompus, presse asservie, écologistes rétrogrades, etc...), l'expertise de John en matière de péage et de fiscalité est indéniable et ses arguments sont fondés. Sa vigilance et son engagement avec d'autres ont permis de mobiliser l'électorat contre le péage.

Pour notre interlocuteur de la Municipalité de Manchester : le référendum a placé les opposants en position de force. C'est le dissensus au sein de l'AGMA et la trop faible intégration intercommunale qui ont conduit au référendum. Tous les agents des services et les élus savaient que ce projet serait difficile à faire valider par un vote populaire. « *Si l'on compare les deux campagnes : celle du oui est plus difficile, c'est un problème plus complexe d'essayer de promouvoir, de faire du lobby, que celle du Non, disant simplement « ça va vous coûter ! », « tant en plus pour vous ! ».* » C'est l'argument anti-référendum qui était utilisé par les élus : le débat est trop complexe pour se réduire à une « *question Oui ou Non* ». C'est aussi l'argument qui conduira à opter pour l'intitulé du bulletin de vote « *êtes-vous d'accord avec la proposition TIF ?* ». Pour convaincre du bien-fondé du projet « *nous devons satisfaire 2,5 millions de cas d'étude individuels* ».

L'évolution du positionnement de Sir Richard Leese au cours de la controverse mérite d'être détaillée car c'est celle du Conseil de la Ville de Manchester et de la majorité des borough qui composent l'AGMA. Au départ Richard Leese est contre l'introduction d'un péage qui risquerait de fragiliser l'économie locale en l'absence d'alternative. Dès lors, il commence à

négocier pour obtenir du gouvernement que les investissements dans les TC soient réalisés avant le péage. Une fois obtenu cet engagement, le leader du conseil de Manchester va militer en faveur du package (investissements puis péage). En revanche, il est convaincu que c'est le travail des élus de prendre une telle décision et que le dossier est trop complexe pour se résumer à une « question oui-non ». Il est donc contre l'idée d'un référendum. Mais face à la division interne à l'AGMA, l'élu va s'y résigner.

Notre interlocuteur reconnaît que la seconde consultation du public se résumait à la proposition : « *prenez le ou quittez le* ». La première consultation précédait l'élaboration du dossier et après l'accord du gouvernement, il n'était plus modifiable qu'à la marge. La procédure de candidature au TIF excluait toute possibilité de participation du public à l'élaboration de propositions. Quant aux opposants, il n'était pas possible de les intégrer dans le projet puisqu'ils y étaient hostiles par principe.

3.3.4. Conclusion sur les péages urbains

Le cas du péage de Manchester met en lumière plusieurs éléments. Aux trois conditions de félicité des péages urbains définies par Prud'homme et Kopp⁹⁷ (un haut niveau de congestion, une offre de TC performante et un dispositif de collecte à bas coût), nous devons ajouter trois autres. Premièrement, les porteurs locaux du projet doivent détenir un mandat politique clair : le péage doit par exemple être inscrit au programme électoral et faire l'objet d'un affichage important.

Deuxièmement, certaines conditions d'ordre institutionnel sont requises. À Manchester, en l'absence d'une intercommunalité forte, l'AGMA était incapable de porter un projet aussi clivant. Le mode de délibération, d'élection et de gouvernance doivent permettre à une majorité forte d'imposer ses décisions à l'ensemble de ses membres.

Troisièmement, si les bénéfices du péage doivent être dédiés aux modes de transports alternatifs, c'est à leur budget de fonctionnement et non à leurs investissements qu'ils se destinent. Le financement des grands projets d'infrastructure constitue une prérogative quasi-régaliennne du gouvernement, et bien rares sont les cas pour lesquels il est reproché aux élus d'investir dans les transports. Mais penser que le péage urbain pourrait constituer un dispositif de financement pour les transports collectifs est une erreur. Au mieux, le péage est un excellent signal pour provoquer un transfert modal que l'offre de transport collectif est en mesure d'absorber (parce qu'elle est sous-utilisée). Ce réseau performant de grande capacité doit être financé autrement, c'est-à-dire de manière conventionnelle.

⁹⁷ Prud'homme Rémy et Kopp Pierre, « Le péage de Stockholm : évaluation et enseignements », *Transports*, n° 443, 2007, pp. 1-15

De plus, comme toute controverse, la mise en discussion réussie d'un péage urbain dépend d'une batterie d'indicateurs, de sondages et de modélisations mobilisés par les parties prenantes. Le débat est outillé et équipé. Le choix de chacun de ces indicateurs doit être explicite et formalisé au préalable, afin de cadrer la discussion. En l'absence d'un tel choix, nous assisterons à une prolifération d'indicateurs contradictoires : la congestion peut augmenter aux heures de pointe alors que le trafic journalier diminue... Les indicateurs retenus pour leur pertinence doivent être suivis avant la mise en place du péage, pour que ses effets puissent être mesurés (notamment dans le cas d'une expérimentation). Comme nous l'avons vu, l'évaluation socio-économique *a posteriori* d'un péage urbain se fait de la même manière que n'importe quelle autre infrastructure de transport, ce qui ne lui est certainement pas appropriée. Le péage n'a pas tant vocation à faire gagner du temps à la collectivité, qu'à réduire les nuisances générées par le trafic en ville. Avec une telle méthodologie, l'automobiliste converti au bus par le péage est perdant, alors qu'il répond à l'objectif de transfert modal et de diminution de la circulation générale.

Finalement, nous pourrions ajouter que le péage urbain, ne devrait pas être présenté comme antidote de la congestion, puisqu'il agit dans le même sens que cette dernière en assignant une limite supérieure à l'expansion du trafic. Mieux encore, le péage agit comme la congestion et est une monétisation de la pénurie d'espace, c'est-à-dire une hausse du prix lorsque la demande excède l'offre. Au lieu de payer en temps perdu dans les bouchons, l'automobiliste paye en monnaie le droit de circuler durant ce moment critique. Si le péage éradiquait la congestion, cela signifierait que la vitesse de circulation augmenterait au point de faire gagner plus de temps à l'automobiliste que ce qui lui en coûte d'acquitter le péage. Autrement dit, il n'aurait aucun intérêt à changer de comportement.

Il faut donc être clair avec les prémisses du péage : si l'on souhaite une égalité absolue de traitement, le prix de l'usage de l'automobile devrait être le même pour chaque individu (peu importe le moment ou l'endroit) auquel cas le péage n'est pas envisageable ; si l'on souhaite une optimisation de l'allocation des ressources et qu'on considère que la mutualisation et la collectivisation des déplacements sont nécessaires et souhaitables à certaines heures et sous certaines directions, alors le péage peut faire sens pour l'intérêt général. Après tout, il n'est qu'une tarification discriminante qui prend en compte l'effet de convergence de la demande de mobilité, comme le font depuis longtemps les transports ferrés et aériens⁹⁸.

Si nous relient le cas de Manchester et ce qu'il nous apprend du péage avec l'ensemble de notre recherche sur l'attachement à l'automobile, nous devons dire que le péage consiste à

⁹⁸ A ce propos lire : Anderson Simon et Renault Régis, « Tarification discriminante », in de Palma André et Quinet Emile, *La tarification des transports. Enjeux et défis*, Economica, Paris, 2005, pp. 107-151

traiter cet attachement par une hausse de prix, ce qui revient à assimiler l'automobiliste à un *homo œconomicus* au comportement très élastique au prix. Comme nous l'avons dit, c'est la hausse de prix pour lutter contre le tabagisme. Mais une telle évolution implique une discussion politique préalable, car *homo automobilis* n'est pas qu'un agent individuel seul face au marché, il est membre d'un collectif qui arbitre et fait des choix. Les représentants du collectif ne parviennent pas à un accord sur la dissuasion par le prix. L'opinion publique, consultée largement du fait de l'incapacité des représentants à prendre une telle décision, exprime catégoriquement son refus : « il n'est pas envisageable de faire payer pour dissuader de conduire ». Si les économistes en faveur du péage sont dominants au sein de leur discipline académique, ils ne sont pas parvenus à convertir une majorité solide de représentants politiques à leurs vues. À leur tour, les élus convertis ne sont pas parvenus à enrôler l'opinion collective. Pourquoi cet échec ? Nous évoquons plus haut le parallèle entre le péage et les hausses de prix du tabac, c'est là que nous pouvons saisir la différence qui compte. Une politique de hausse tarifaire dissuasive est acceptable dans le cas du tabac, parce qu'elle s'adresse à une population malade qu'il faut soigner, malgré elle si nécessaire. L'aspect coercitif de la mesure est compensé par sa mission de santé publique. La fin justifiant les moyens dans ce cas. Mais l'automobiliste attaché à son véhicule n'est pas malade, il est la norme. Nous revenons ici à la question éthique de l'attachement automobile déjà évoquée au chapitre 2. Tant que se déplacer en automobile sera légitime de fait et allant de soi, exercer un stress volontaire sur ce comportement ne pourra être considéré que comme une politique sadique et une répression déplacée.

Le péage affirme en creux qu'il ne serait plus légitime désormais de réaliser des déplacements pendulaires en voiture. Accepter une telle proposition est un préalable nécessaire à l'acceptation du péage : « Si ces déplacements ne sont pas légitimes, alors il est normal de les pénaliser ». Toutefois, du point de vue des automobilistes, remettre en doute la légitimité de leurs déplacements revient à les désigner comme coupables d'abus. Comme la majorité des honnêtes citoyens sont aussi des automobilistes (directement concernés ou non par la mesure dans l'immédiat⁹⁹), la validation politique du dispositif économique est impossible. Le péage est injustifiable en terme politique, tant que n'existe pas une définition partagée de l'abus d'automobile, qu'un dispositif économique pourrait

⁹⁹ Si seulement 20% des automobilistes étaient censés devoir payer le péage, tous sont restés solidaires. Comme le dit John : « vous pouvez commencer en disant " vous n'allez pas payer cette taxe. Seul cet homme-ci ou cette femme-là paieront." Mais je ne peux pas vous croire, parce que vous êtes le « robber baron ». Je sais que vous me demandez la permission pour commencer à voler cette personne là-bas et je ne peux pas avoir la certitude que vous allez le voler lui et que vous n'allez pas me voler moi aussi. Mais ce que je sais, c'est qu'une fois que vous l'aurez volé, alors vous aurez envie de me voler à mon tour, donc si vous me donnez le choix, je dirais : « Non, peut-être que vous ne devriez pas le voler » si je pense que cela va vous encourager à me voler. Et c'est certainement la nature du péage urbain : une fois que vous commencez à taxer certains conducteurs sur certaines routes et à certaines heures, cela va s'étendre à plus de routes, plus de conducteurs et à plus d'heures... ». Ce propos rappelle la célèbre citation attribuée au pasteur Niemöller : « Quand ils sont venus chercher les communistes, je n'ai rien dit ». Le doublement de la zone payante de Londres et son augmentation tarifaire ont constitué un précédent sérieux en ce sens.

alors réguler. Nous avons vu qu'il n'y a guère qu'à Singapour que la question de la démocratie ne se pose pas en rempart face au péage. À travers ce cas, une forme de totalitarisme éclairé est perceptible parmi les thuriféraires du péage, pour qui il faudrait conduire le citoyen à faire le bien malgré lui. En réduisant l'automobiliste à l'agent économique, le péage applique une réduction à un humain déjà réduit à sa seule dimension d'automobiliste. Cette double réduction qui ne conserve que l'agent calculateur rate une part importante de l'attachement à l'automobile et ne permet pas de poser le débat dans des termes acceptables pour le collectif.

Nous avons vu combien est impopulaire la mise en place d'un péage urbain et son assimilation au retour de l'octroi. Comme le prix n'a de valeur que relative, il est permis de penser qu'au lieu d'augmenter le prix d'usage de l'automobile, il serait possible de reconfigurer le choix modal en diminuant celui des moyens de transports concurrents, notamment en instaurant la gratuité des transports publics. C'est l'objet de la partie suivante.

3.3.4. La gratuité totale des transports collectifs

Régulièrement la question de la gratuité des transports publics est discutée. Elle est revendiquée comme une mesure incitative, comme un droit au transport par les usagers ou encore comme une mesure sociale. Nous devons faire la distinction entre la « gratuité sociale » qui accorde des titres gratuits pour des populations ciblées (bas revenus, familles nombreuses, handicapés, personnes âgées...) de la « gratuité totale » qui consiste à supprimer toute forme de billetterie. La seconde option considère que, puisque les recettes ne parviennent à couvrir qu'une faible partie des coûts du service public et que leur prélèvement possède lui aussi un coût (impression des titres, circuits de vente, entretien des oblitérateurs, contrôle de validité des titres), il est possible de s'en passer pour un coût acceptable. Cette idée de « coût acceptable » dépend directement de l'importance du réseau de transport public et de sa part dans le budget de la collectivité locale.

Si l'on considère un réseau dans lequel l'utilisateur ne paie que 10 ou 15 %¹⁰⁰ des coûts réels pour la collectivité et que 3% de ces coûts sont liés à la tarification, le surcoût de la gratuité totale ne représente « que » 7 à 12% des coûts du réseau payant. Le passage à la gratuité peut donc, selon la trésorerie locale, être une option politique intéressante, qui fera plaisir aux usagers et permettra de tenir un discours en faveur des transports publics tout en

¹⁰⁰ A Châteauroux, ce taux de couverture n'était que de 14 % avant l'application de la gratuité totale et les coûts de collecte des recettes représentaient 4,13% des charges, soit 30% des recettes tarifaires, voir Cordier Bruno (dir.), *La gratuité totale des transports collectifs urbains : effets sur la fréquentation et intérêts*, rapport final pour l'ADEME et le PREDIT 3 par ADETEC, Clermont Ferrand, 2007

menant une action sociale : les élus parleront alors de « lever une barrière d'accès à l'usage des TC ».

Villes à réseau gratuit	Année	Lignes
Colomiers	1971	8
Compiègne	1975	6
Issoundun	1989	7
Chateauroux	2001	12
Vitré	2001	8
Figeac	2003	10
Gap	2005	9
Neuves-Maisons	2007	3
Bar le duc	2008	4
Castres	2008	6
Cluses	2008	3
Aubagne	2009	11
Chateaudun	2009	2
Issy les Molineaux	?	3
Mayenne	?	4
Pont Sainte Maxence	?	1

Tableau n° 7: Les villes françaises à réseau de TC gratuit

Historiquement, comme le montre le tableau ci-dessus, peu de villes françaises ont opté pour cette solution, qui a été remise au goût du jour ces dernières années. Les conditions de possibilité d'une gratuité totale sont les suivantes : un petit réseau (donc une ville petite à moyenne) dont les coûts totaux sont modestes, un taux de couverture des dépenses par les recettes faible à très faible¹⁰¹ ce qui traduit une faible fréquentation et enfin un budget de la collectivité capable d'absorber le surcoût, soit qu'elle possède une bonne taxe professionnelle ou un versement transport important. Notons par exemple qu'Aubagne a financé sa gratuité totale grâce à son 100 000^e habitant qui lui a permis d'augmenter le taux du versement transport sur son territoire. En 2003, Figeac met en place un réseau *ex nihilo* car la loi SRU a modifié le seuil de population minimale pour mettre en place un Versement Transport qui passe de 20 000 à 10 000 habitants, autorisant ainsi Figeac à prélever un tel impôt.

Notons aussi que le passage à la gratuité génère une hausse immédiate de la fréquentation qui oblige bien souvent à renforcer l'offre, ce qui se traduit par des coûts bien supérieurs à ce qu'ils étaient auparavant, le cas de Châteauroux en est un bon exemple¹⁰². Toutefois ces

¹⁰¹ Le taux de couverture ou R/D est l'indicateur de « rentabilité » du transport public. Hormis à Singapour, ce taux est toujours inférieur à un, car le transport public est une activité généralement déficitaire. Pour les bons réseaux français, un taux compris entre 0,3 et 0,4 est honorable, ce qui signifie que quand l'usager paie 30%, la collectivité complète à hauteur de 70 % le financement du service. Toutefois de nombreux réseaux, souvent les plus petits, ont un taux inférieur à 0,2, la collectivité subventionne alors plus de 80% des dépenses nécessaires au fonctionnement du réseau.

¹⁰² Le rapport de Cordier Bruno, op. cit., fait état d'un doublement de la fréquentation du réseau castelroussain entre 2001 et 2006. Il faut noter que la gratuité a été suivie d'un sérieux renfort du réseau qui participe de cette hausse.

coûts additionnels constituent la rançon du succès : lorsqu'ils sont gratuits, les bus attirent plus de monde, nous dirons qu'ils sont plus attachants et il est admis de penser qu'ils rivalisent alors davantage avec l'attachement automobile.

Dans le domaine de la gratuité sociale, deux villes font exception et sont les précurseurs de cette pratique : il s'agit de Colomiers et de Compiègne, deux villes atypiques. La première parce que la présence d'EADS-Airbus et de la filière aéronautique assure l'emploi des habitants et la trésorerie municipale. La seconde, parce que c'est une ville duale, plus complexe et c'est elle que nous avons choisi d'étudier.

La gratuité à Compiègne : une autre conception du package

Ce cas représente un travail de terrain modeste qui se résume à un entretien¹⁰³ avec le personnel du service transport de l'agglomération, une visite rapide du réseau et de la documentation préalable. L'entretien, bien que réalisé avec deux interlocuteurs simultanés (ce qui ne facilite pas la retranscription), est riche d'enseignements.

Tout d'abord il faut souligner la dimension historique de la gratuité. En 1975, alors que la population de la ville a crû de 50% depuis le recensement de 1962 (passant de 24 400 à 37 700 habitants), le Maire de l'époque, M. Legendre, décide de rendre gratuit le service de bus qui sillonne la commune depuis 1966. Cette décision très populaire sera pérennisée et le maire gouvernera la ville de 1957 à 1987, puis son successeur, M. Marini, s'inscrira dans la continuité de cette politique. Il faut dire qu'*a priori* un tel choix est irréversible, exactement comme l'est la gratuité des autoroutes à Manchester. Rendre payant ce qui était gratuit n'est pas chose facile, comme en attestent les difficultés que l'on sait avec le téléchargement payant sur internet.

Pourquoi le Maire de Compiègne a-t-il pris ce choix ? Si l'on met à part la vocation électoraliste de la démarche, un motif est évoqué et il ne s'agit pas de concurrencer l'usage de l'automobile. Gardons à l'esprit qu'en 1975, ce motif était anachronique. Voici la véritable raison : « *le souci de maintenir l'accès aux équipements du centre-ville pour les habitants des secteurs éloignés de celui-ci, a amené la Ville à décider l'instauration d'une gratuité des transports collectifs et ce, pour l'ensemble des usagers* »¹⁰⁴. Ce paramètre est essentiel à la compréhension de la décision prise. Compiègne s'est rapidement développée dans les années 60-70 avec la construction de grands ensembles périphériques. L'urbanisation de la ville s'est étendue le long de l'Oise car son territoire est borné au Sud par la forêt. Cette implantation donne aujourd'hui l'impression d'une greffe, une banlieue qui contraste

¹⁰³ La retranscription de cet entretien se trouve en annexe 32.

¹⁰⁴ Cette citation provient d'un document papier remis par mes interlocuteurs et qui n'est ni daté, ni signé. Il ressemble à un dossier de presse ou d'une note d'informations à diffuser.

fortement avec le cœur historique de la ville et son passé royal. Cette greffe tient grâce au service de transport qui relie ce qui sinon serait séparé. Car le type d'architecture n'est pas la seule différence entre les quartiers de la ville, leurs populations diffèrent par leur origine et leur statut social. À chaque type d'habitat son habitant, et à chaque habitant son mode de transport. Avec la gratuité, le transport public se recentre sur son cœur de clientèle et sa vocation sociale. Les ayants droit du transport public se recrutent principalement parmi les scolaires, les personnes âgées et les revenus modestes : autrement dit les « sans-voiture ».

Comme le dit notre interlocutrice :

« C'est le maire de l'époque qui... quand les immeubles se sont construits vers le Sud de Compiègne et que des habitations se sont retrouvées excentrées. Parce que le Nord de Compiègne, la ligne rouge tout en haut avec l'Oise et l'Aisne, c'est un quartier très ancien. Il n'y a pas tellement d'immeubles qui sont construits. Par contre, tout en dessous presque jusqu'à l'hôpital, ça s'est construit énormément. Donc les gens qui étaient au chômage... les ouvriers, ils étaient en vélo, mais les mamans et les enfants, ils n'avaient pas de moyen de locomotion comme maintenant où il y a deux-trois voitures par foyer. Donc monsieur Jean Legendre a décidé que les transports seraient gratuits à Compiègne. »

C'est pourquoi nous parlons de package : les bus gratuits sont livrés avec les dernières tours et ont vocation à faire tenir ensemble les deux faces opposées de la ville. Le transport devient un pansement ou une béquille visant à compenser un choix urbanistique : le zoning. Le caractère ségrégué de la ville peut sembler exagéré et il est vrai que nous ne sommes pas ici dans le cas d'un apartheid véritable. D'ailleurs le bus s'adresse à tout le monde et sa vocation est justement de réduire la « fracture sociale ». Mais la destination universelle du service se retrouve contrariée dans les faits, par une large homogénéité sociale des usagers. Si dans une ville d'apartheid il existe des bus réservés à certaines catégories de population, à Compiègne la ségrégation insidieuse se pratique entre ceux qui sont prêts à prendre le bus et ceux qui s'y refusent et se déplacent en automobile. Nous ne pouvons nous empêcher de penser en termes de première et deuxième classe pour qualifier les voyageurs.

Cela n'incrimine en rien l'intention louable et la qualité du service offert. Sans prendre en considération l'argument des incivilités¹⁰⁵, le fait est que la qualité du service est rendu invisible par la mauvaise image de sa clientèle. Avec cet effet « repoussoir », les bus auraient beau être neufs et climatisés, ils ne seraient pas en mesure de rivaliser avec l'automobile en termes de séduction. Une bisque de homard délicieuse mais servie par les restaurants du cœur, n'en reste pas moins une soupe populaire à laquelle goûter signifierait

¹⁰⁵ Il est souvent reproché aux réseaux gratuits d'être plus souvent victimes de dégradations et d'actes de délinquance. Cette critique considère qu'on ne peut respecter que ce qu'on paie et que la barrière du prix permet de filtrer les comportements déviants. Cet argument semble devoir être documenté et est teinté de préjugés. A Compiègne, les services appliquent la théorie de « la vitre cassée » et estiment que si le bus est propre et en bon état, alors il ne sera pas dégradé. Les bus sont également équipés de vidéosurveillance pour renforcer la sécurité à bord.

une forme de relégation peu enviable. Nous avons déjà évoqué au premier chapitre la notion de bulle d'immunité, empruntée à Sloterdijk¹⁰⁶ et nous en voyons ici une traduction concrète. La ville automobile est extrêmement ségréguée en quartiers distincts et distants sur la carte du territoire. L'habitant qui choisit son quartier pour éviter la cohabitation avec certaines populations, ne souhaite pas se mêler aux publics des transports collectifs. La bulle personnelle de l'automobile permet de conserver l'isolement dans le mouvement, de traverser des territoires sans côtoyer leurs habitants et surtout sans partager leur présence dans une bulle collective, telle qu'un bus ou un métro. L'automobile assure l'occupation privative de l'espace public, ce qui assure une mise à distance de l'altérité en milieu ouvert. La distance de sécurité n'est donc pas là où l'on pourrait l'attendre... Mais écoutons plutôt nos interlocuteurs :

« Vous voyez le champ de course là-bas avec les chevaux. En pointillé c'est... et bien cette partie de circuit n'a été mis en place qu'avec le nouveau marché en 2005, avant il était « hors de question » de faire passer un bus par là...

Parce que c'est le quartier un peu... bourgeois ?

Voilà. C'était hors de question... seulement maintenant que quelques personnes n'ont plus de mari pour les conduire ou ne peuvent plus conduire... et bien ils sont bien contents de trouver le bus urbain, donc ils vont voir le maire de la commune en lui disant « vous voyez cet arrêt de bus est un peu loin. Est-ce que vous pourriez m'en mettre un plus près ? » et c'est comme ça qu'on a modifié la ligne 1. Voilà... Mais sinon ils ne prendront pas... ils ne se mélangeront pas au reste de la population. Y en a qui le font, si, bien sûr ça dépend des individus. Mais en généralisant, ce que j'appelle moi, les Marie-Chantal, vous ne les verrez jamais... ».

« Ce n'est pas les gens qui habitent les grosses maisons devant le champ de courses ou le terrain de golf qui empruntent les bus urbains de la ville...

Ça c'est sûr. Mais je pense que même si c'était payant ils ne les prendraient pas... ».

Ces extraits d'entretiens attestent de la ségrégation entre habitants des beaux quartiers et habitants des ZUP. Mais un passage montre également que le déclassement social peut opérer différemment. Ainsi le décès du conjoint, un divorce, un accident ou une maladie peuvent, indépendamment de tout impact sur les revenus, contraindre au détachement de l'automobile et à l'attachement aux bus gratuits des personnes qui n'avaient jamais fait l'expérience de la relégation auparavant. Ici la disqualification sociale¹⁰⁷ opère non-plus sur

¹⁰⁶ Sloterdijk Peter, *Sphères tome 1 : bulles*, Hachette, Paris, 2003, édition originale, 1998

¹⁰⁷ Pour la définition de ce concept voir Paugam Serge, *La disqualification sociale : essai sur la nouvelle pauvreté*, PUF, Paris, 1991

le capital économique ou culturel, mais sur celui de la motilité, et oblige alors des populations qui s'évitaient à se côtoyer dans les bus¹⁰⁸.

Cela étant dit, pourquoi avoir choisi d'étudier le cas de Compiègne alors que la gratuité n'y a visiblement pas été instaurée dans l'intention de réduire l'attachement à l'automobile, mais seulement comme substitut gratuit pour ceux qui n'en ont pas ? Il est vrai qu'il aurait semblé plus judicieux d'opter pour Châteauroux ou Aubagne, mais la véritable question que pose la gratuité n'est pas de savoir si elle permet d'accroître la fréquentation des transports publics - car elle le fait instantanément - mais de savoir comment cette mesure s'inscrit dans la durée et si elle est généralisable. Nous avons vu que cette décision est irrévocable et nous venons d'aborder la question de la relégation, mais il nous faut aussi nous intéresser à l'évolution de l'offre. Comment le service est-il pérennisé ? Il serait possible de fournir un service gratuit et de déléguer sa gestion pour le maintenir à l'identique, au fil de l'eau ou à la dérive. Ce n'est pas la même chose que d'améliorer chaque année les fréquences, redessiner le réseau pour l'ajuster aux modifications urbaines, ce qui oblige à une attention particulière accordée aux usages et à leurs évolutions mais aussi à de larges dépenses.

En l'absence de billetterie et de comptabilité les exploitants n'ont aucune donnée de fréquentation, sinon les surcharges dont peuvent faire écho les conducteurs comme les passagers. D'ailleurs une des principales sources utiles à la restructuration du réseau semble être les réclamations faites par les usagers auprès de la Mairie. L'exploitation du réseau ne générant aucune recette, elle ne peut faire l'objet d'une Délégation de Service Public (DSP) mais seulement d'un marché public. L'exploitant n'est donc pas intéressé par la fréquentation de son réseau. L'instauration de la gratuité annihile toute volonté marketing de séduire le client, c'est l'antithèse exacte de la captation décrite par Cochoy¹⁰⁹. La définition de l'offre se réduit donc à un service minimum auquel la collectivité souscrit selon les moyens financiers qu'elle y investit. Les derniers comptages réalisés par la collectivité datent de 2005 et il semble que depuis, l'estimation de la fréquentation se résume au prolongement linéaire avec un coefficient directeur constant. Nous reviendrons au chapitre 4 sur cette observation, lorsque nous discuterons de la billetterie et de la collecte d'informations sur les déplacements de voyageurs.

Quant à la généralisation de la mesure, quelques chiffres suffisent à écarter cette possibilité. Lorsque l'on sait qu'en moyenne, dans les 22 principaux réseaux de province, le taux de couverture (recettes sur dépenses) est de 41,7% en 2007 selon l'UTP¹¹⁰, appliquer la gratuité ici signifierait se passer d'autant de capacité de financement. Un réseau gratuit se

¹⁰⁸ Sur le détachement contraint par la vieillesse lire Espinasse Catherine, « Le deuil de l'objet voiture chez les personnes âgées », rapport final PREDIT, Paris, 2005

¹⁰⁹ Cochoy Franck (dir.), *La captation des publics*, Presses Universitaires du Mirail, Toulouse, 2004

¹¹⁰ Union des Transports Publics et Ferroviaires, *Les chiffres clés du transport public urbain 2007*, Paris, 2008

prive donc à la fois d'informations sur ses usagers et de moyens financiers pour mettre en œuvre une offre attrayante. Car la relation d'attachement possède des coûts de maintenance. Si conserver un client coûte bien moins cher qu'en gagner de nouveaux, cela exige tout de même un minimum de travail. Se priver de cet effort pour entretenir la relation génère une fuite des clients, jusqu'à ce que leur population se réduise aux seuls captifs véritables. Se priver de système de billetterie, c'est supprimer un centre de calcul¹¹¹, dont la vocation était de maintenir un fil informationnel entre le voyageur et le transporteur, en plus de générer des recettes pour ce dernier. Nous devons rappeler qu'à Compiègne, la réduction de l'attachement à l'automobile n'a jamais été l'objectif poursuivi par la mise en place de la gratuité des bus. Toutefois, le réseau de bus a été étendu et renforcé à plusieurs reprises. Ces frais supplémentaires ont permis d'augmenter le nombre annuel de voyageurs entre 1996 et 2005 de quatre à six millions¹¹² et cet effort financier a été entièrement pris en charge par la collectivité. Le prélèvement de recettes auprès des usagers constitue un moyen de dégager des ressources pour financer les coûts de maintenance (et d'amélioration) de l'attachement aux bus. Une collectivité en manque de trésorerie ne peut donc pas raisonnablement s'affranchir de ces recettes, à moins de n'opter pour un service « social » destiné aux seuls usagers captifs. De plus, si la gratuité des bus n'a pas été employée dans l'intention de réduire l'attachement automobile, nous notons que Compiègne n'a jamais réalisé d'enquête globale sur les déplacements et qu'en conséquence la collectivité n'y possède aucun indicateur des parts de marché des différents modes de transports. Le PDU de Compiègne, s'il existe¹¹³, n'a aucune possibilité d'exprimer des objectifs en termes de réduction de l'usage de l'automobile.

Conclusion sur la gratuité totale

Si la gratuité est une mesure efficace à court terme, il est permis d'en douter au long terme et surtout il faut retenir que son usage ne semble raisonnable qu'à petite ou moyenne échelle, et que dans ce cas, la collectivité devra trouver ailleurs les ressources nécessaires à l'ajustement permanent de l'offre (études de fréquentation, renouvellement du matériel, investissement dans des dispositifs embarqués de vidéosurveillance ou d'information voyageur...). Nos conclusions convergent avec celles de l'étude réalisée par l'équipe de

¹¹¹ Latour Bruno, « Les 'Vues' de l'Esprit, une introduction à l'anthropologie des sciences et des techniques » *Culture Technique*, numéro spécial n°14, 1985, pp. 5-29

¹¹² La rondeur des chiffres exprime leur degré d'approximation.

¹¹³ L'agglomération de Compiègne comptant moins de 100 000 habitants, elle ne possède aucune obligation légale de produire ce document. L'enquête réalisée par le Groupement des Autorités Responsables des Transports relève 41 collectivités s'étant dotées d'un PDU volontaire et Compiègne n'en fait pas partie. Cf. GART, *Plans de déplacements urbains : panorama 2009, Résultat d'enquête et perspectives*, rapport final, Paris, 2010

Bruno Cordier¹¹⁴ : à savoir que la pertinence de cette mesure se limite à des petits réseaux au taux de couverture (R/D) faible et à des collectivités capables de financer la gratuité sans compromettre des capacités d'investissements nécessaires au long terme pour améliorer les performances du service. Toutefois nous ajoutons un autre pré-requis : conserver des instruments de mesure de la fréquentation afin de maintenir une connaissance de l'usage nécessaire à l'ajustement de l'offre. Il est logique que l'étude du cas de Châteauroux n'a pas permis de révéler cet enjeu, puisque les bus y ont été équipés de cellules infrarouge de comptage. Le rapport souligne pourtant que la méthode de mesure de la fréquentation à Châteauroux est plus fiable que celles employées dans les villes comparées (dotées de billetterie) sans remarquer qu'en l'absence d'un tel dispositif un réseau sans billetterie est démuné de tout moyen d'évaluer sa fréquentation. La comparaison avec Compiègne permet de réaliser à quel point les gestionnaires naviguent à vue. Le pilotage du réseau ne peut s'effectuer qu'à l'aide d'enquêtes de comptage sur une journée ou une semaine qui seront extrapolées à l'année à l'aide d'un coefficient de redressement arbitraire. Mais ces enquêtes sont coûteuses et ne sont pas effectuées annuellement (à Compiègne : 1996, 2000, 2005). En outre, une valeur de fréquentation annuelle ne permet pas de savoir si le service offert correspond aux besoins des usagers puisqu'elle ne prend pas en compte les variations saisonnières et la distribution horaire de la fréquentation.

A cette conclusion du point de vue du gestionnaire de réseau, nous devons en ajouter une autre plus sociologique et politique. La gratuité des transports collectifs peut les conduire sur une pente « sociale » qui constitue un piège. Le traitement social peut finir par instituer un peu plus les inégalités qu'il tente de réduire. Nous avons vu qu'à Compiègne, le bus gratuit est le moyen de transport des « have not » et ne lutte en rien contre l'attachement automobile de ceux qui en ont les moyens. Bien au contraire, en homogénéisant les publics transportés, il en favorise la désaffection pour les automobilistes, puisque chacun est à sa place selon son rang. Paradoxalement, en offrant une béquille sociale aux « sans-voiture », le bus gratuit ne fait que renforcer une ségrégation urbaine déjà importante. En instaurant la gratuité des bulles collectives (une bonne incitation en termes économiques), la collectivité les identifie encore plus clairement à l'aide sociale, à un service minimum de déplacement qui les rend bien peu attachants et attirants. Cela implique que le service est à l'image de ses usagers autant qu'à celle de ses propriétés objectives (confort, vitesse, régularité, fréquence). Une clientèle hétérogène et cosmopolite offre une vitrine bien plus séduisante (son spectre d'action est plus large) qu'un public homogène facilement assimilable à une posture de relégation. Car de toutes manières, les ménages les plus modestes seront présents dans les bulles collectives, du fait de leur captivité. Il est tout à fait logique de

¹¹⁴ Cordier Bruno (dir.), « La gratuité totale des transports collectifs urbains : effets sur la fréquentation et intérêts », rapport final pour l'ADEME et le PREDIT 3 par ADETEC, Clermont Ferrand, 2007

subventionner leur usage, mais le réseau, s'il veut accueillir le plus grand nombre ne peut éviter de séduire des utilisateurs en dehors de ces usagers captifs, ce que la gratuité totale ne garantit absolument pas. Le défi est d'amener le citoyen à sortir de sa bulle privative, pour se mêler à l'altérité dans des bulles collectives séduisantes.

Enfin, quand nous soulignons l'importance des instruments de mesure, c'est parce qu'ils font le voyageur et la vision qu'en ont les représentants du collectifs. À l'aide de catégories, ces dispositifs décomposent les usagers et les requalifient. Une gamme tarifaire réalise une segmentation des publics, pas seulement pour leur assigner un prix à payer, mais aussi pour les rendre discernables et présents. Répartir les usagers en tranches d'âges ou en fonction d'un statut (employé, étudiant, retraité, collégien, lycéen) permet de cerner certaines de leurs particularités et notamment d'en déduire leurs motifs de déplacement privilégiés. Cela autorise aussi le suivi de l'évolution de ces différents publics parmi la population des usagers et donc de savoir si elle s'homogénéise ou se diversifie. Même en l'absence de tarification, il est possible de compter les voyageurs en continu, comme à Châteauroux, et de réaliser des catégories d'usage : selon le jour de la semaine, l'heure, la ligne, le sens... Par exemple, la variation de fréquentation liée aux vacances scolaires permet d'entrevoir une ligne de partage entre deux publics. Comme nous le verrons dans le chapitre consacré à l'organisation des déplacements alternatifs à l'automobile, en l'absence de ces instruments d'enregistrement, le voyageur reste un fantôme, invisible et muet. Dans ce cas, les porte-parole du trafic diront tout au plus qu'« environ 6 millions de voyages ont été réalisés sur le réseau cette année ». Qui sont les utilisateurs ? Comment se répartissent-ils dans le temps et l'espace ? À quelles catégories appartiennent-ils ? Seuls des instruments articulés depuis un centre de calcul¹¹⁵ permettent de répondre à ces questions, fort utiles aux ajustements du service.

3.3.5. Barrières économiques et économisation d'une controverse politique

Qu'elle s'exprime par des dispositifs tels que les péages urbains ou la gratuité des transports publics, l'action par le levier économique revient à dire que les transports sont un marché dans lequel des agents économiques arbitrent et font des choix en fonction des prix et d'une certaine rationalité instrumentale qui les feraient opter pour la plus grande efficacité. Ainsi, pour réguler les comportements qui, agrégés, constituent des parts de marché (les parts modales), il suffirait de modifier les prix de tel ou tel mode : les baisser pour inciter et les augmenter pour dissuader. Cette action sur les prix possède une efficacité mécanique mais

¹¹⁵ Latour Bruno, « Les 'Vues' de l'Esprit, une introduction à l'anthropologie des sciences et des techniques » *Culture Technique*, numéro spécial n°14, 1985, pp. 5-29

aussi, et peut-être à cause de cela, elle ne peut pas faire l'économie d'un débat politique. Dans le cas du péage, l'accroissement de la pression fiscale sur l'usage de l'automobile provoque une vive résistance. *A contrario*, la subvention intégrale des transports collectifs est une mesure populaire là où elle est proposée. Toutefois dans un cas comme dans l'autre, la question soulevée ne peut qu'ouvrir une longue discussion sur l'allocation des ressources : « qui doit payer et pour quel mode de transport ? ».

Le péage urbain, et particulièrement celui de Manchester, répond de la manière suivante : « les automobilistes urbains doivent financer pour partie les transports collectifs ». La gratuité totale répond d'une autre manière : « la collectivité doit intégralement prendre en charge les transports collectifs ». On peut même imaginer un cas hybride que propose d'ailleurs le rapport de Cordier¹¹⁶, qui consisterait à combiner les deux dispositifs, ce qui reviendrait à décréter que « les automobilistes urbains doivent financer pour partie des transports collectifs gratuits pour l'utilisateur ». Rien n'interdit de penser qu'un tel couplage générerait un report modal important, mais comment le justifier ? La modification de la fiscalité, bien qu'agissant par l'intermédiation économique, est un acte politique fort, comme en témoigne le débat autour d'une taxe carbone. Ces tentatives partent du constat que le système des prix actuel, dans le domaine des transports ne génère pas des comportements vertueux. Le système de bonus-malus mis en place pour les automobiles neuves souhaitait que les pénalités prélevées sur les véhicules polluants financent les rabais accordés sur les véhicules moins-polluants. Le système a bien fonctionné puisqu'il a redéfini les parts de marché des différentes gammes de véhicules dans le sens souhaité¹¹⁷. Toutefois, il est déficitaire, ce qui pose la question (comme la prime à la casse) : « est-ce au contribuable de subventionner l'achat d'un véhicule neuf par un particulier, fût-elle moins polluante ? ».

Dans l'économie politique des transports, telle qu'elle se pratique¹¹⁸, il existe deux façons de répondre à la question de l'allocation des ressources : soit l'utilisateur doit payer ce qu'il coûte, soit l'utilisateur doit être subventionné. Les partisans du péage urbain considèrent que les automobilistes doivent payer davantage pour internaliser les coûts cachés de la congestion (ou de la pollution de l'air). Les partisans de la gratuité totale des transports collectifs considèrent que les usagers d'un tel service doivent être subventionnés intégralement. Autrement dit, le traitement proposé n'est pas symétrique¹¹⁹ et cette différenciation implique

¹¹⁶ Cordier Bruno (dir.), op.cit.

¹¹⁷ A ce sujet lire Carballes Sandrine, *Les véhicules particuliers en France*, Données et références, ADEME, Département Transports et Mobilité, 2009

¹¹⁸ Dans l'absolu rien n'empêche d'imaginer d'autres réponses possibles (mécénat, publicité, donation...) quoiqu'il s'agirait encore de la participation d'un tiers, autre que le collectif des contribuables. Par exemple, à Freiburg c'est l'opérateur local d'énergie qui couvre les déficits d'exploitation des transports publics.

¹¹⁹ Nous n'avons pas connaissance d'une proposition qui consisterait à demander aux usagers des TC de financer intégralement le service qu'ils utilisent. Même en Angleterre, la privatisation des transports s'est traduite par la gestion autonome des lignes rentables et la subvention par les collectivités des dessertes effectuées à perte par les opérateurs privés.

un jugement de valeur que nous pourrions résumer ainsi : « l'automobile c'est mal, le bus c'est bien ». Avant de mettre en place un système de prix générant un changement de comportement dans une direction souhaitée, encore faut-il avoir clairement défini le vice et la vertu. Taxer le vice et subventionner la vertu sont des mesures de bon gouvernement dont la logique est simple à établir et transmettre. En revanche, si l'on agit de la sorte, sans avoir au préalable discuté la valeur éthique et civique des comportements, cela revient à bannir la façon normale de se déplacer pour promouvoir celle qui était jusqu'alors le signe de la relégation.

Il est impossible de résoudre un problème moral et politique par un dispositif purement économique, car le conducteur de la voiture n'est pas qu'un consommateur, c'est aussi une âme humaine mue par des convictions et des passions, et pas seulement son intérêt monétaire calculé avec précision¹²⁰. En ce sens, les barrières économiques, comme techniques d'ailleurs, ne peuvent se passer d'un fondement politique, puisque changer les règles revient à modifier le gouvernement du collectif. Cela nous conduit directement au troisième type de barrières que nous avons évoqué : les barrières juridiques, qui constituent le mode privilégié de l'action publique.

3.4. Les barrières juridiques

3.4.1. La juridiction existante : le code de la route et l'automobiliste probatoire

Le législateur dispose de différents moyens d'intervention pour modifier les comportements. Jusqu'ici le corpus législatif qui encadre l'usage de l'automobile a principalement privilégié la sécurité routière¹²¹. Le code de la route n'a cessé de s'étoffer de nouvelles règles (port de la ceinture de sécurité, limitation de vitesse, limitation de l'alcoolémie) qui tendent à exercer une pression croissante sur le conducteur. Ce dernier s'en retrouve finalement déresponsabilisé, puisque ces menaces de sanction l'appréhendent comme un délinquant

¹²⁰ La notion de conviction a été préférée à celle de croyance utilisée par Tarde, mais l'idée est la même, la valeur vénale ne suffit pas à comprendre la direction de l'action humaine. Lire Tarde Gabriel, *Les lois de l'imitation*, op. cit., ainsi que Latour Bruno et Lépinay Vincent Antonin, *L'économie, science des intérêts passionnés*, La découverte, Paris, 2008

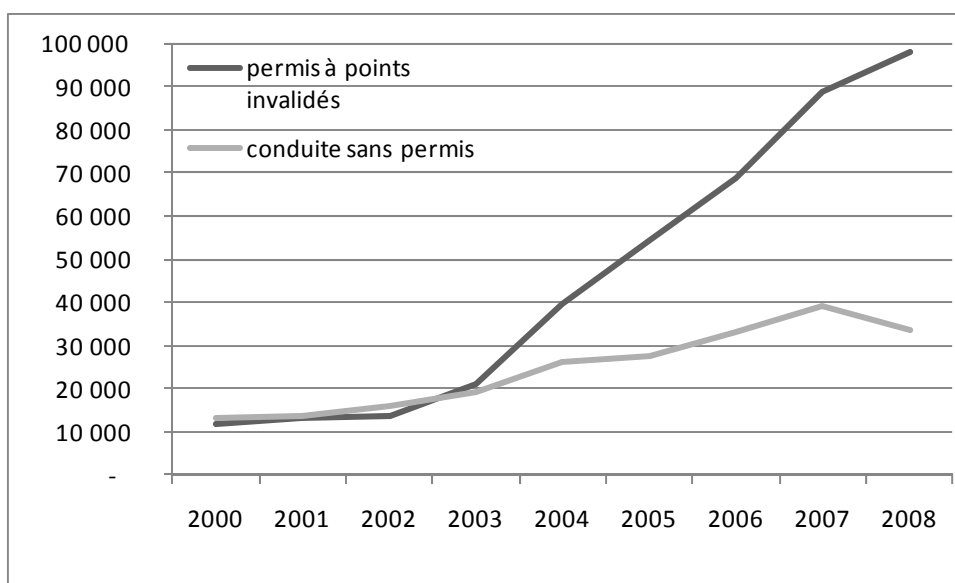
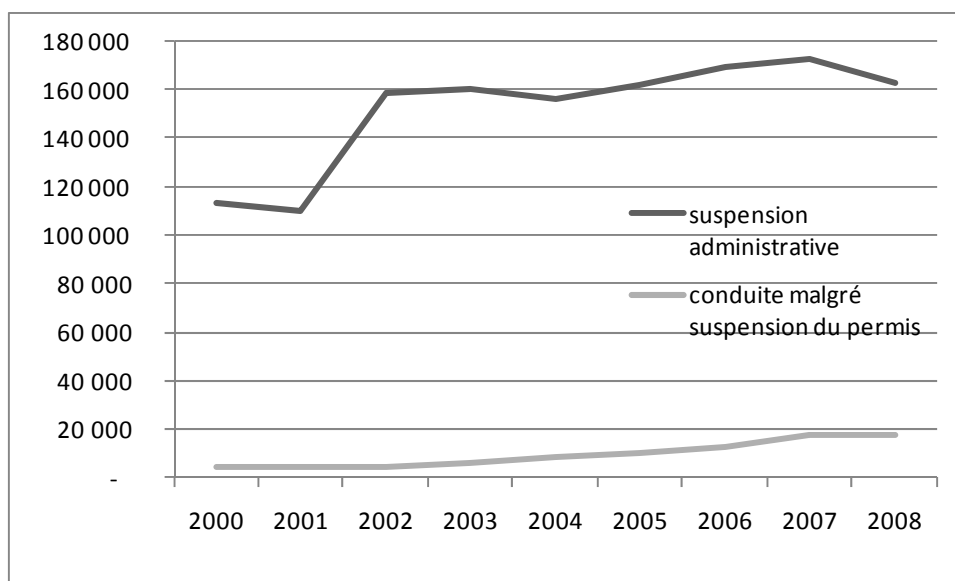
¹²¹ Cette focalisation sur la violence routière est fondée au regard de la mortalité liée aux transports. Si elle représente moins d'un pour cent des décès totaux (0,89% en 2007), cela équivaut à plus de 12% des décès pour causes externes (accidents, suicides, homicides). Cette politique de sécurisation peut se féliciter des baisses constantes de ces ratios (en 1979 les accidents de transport représentaient 2,01 % des décès totaux et 22,5% des décès pour causes externes) avec une nette accélération depuis 2003. Cette politique répressive s'exprime également par son coût judiciaire : 40,5% des condamnations prononcées par les tribunaux français en 2008 concernent des justiciables automobilistes (78,5% des homicides involontaires et 93,8% des blessures involontaires). Il est d'ailleurs intéressant d'observer que la médecine légale qualifie de décès accidentel ce que la loi considère comme homicide involontaire. Ces statistiques publiques sont présentées en annexe 33.

potentiel, incapable d'un comportement civique si la réprimande n'est pas brandie. D'un autre côté, les véhicules sont encadrés par un processus de normalisation qui spécifie et certifie la qualité des véhicules. Enfin, le dernier axe de la sécurité routière est celui de la gestion des infrastructures qui n'ont cessé d'être davantage sécurisées (feux, signalisation, suppression des passages à niveau, créneaux de dépassement et doublement des voies) se conformant au code de la voirie routière depuis 1989.

Tout cet équipement législatif n'a fait qu'encadrer l'usage de l'automobile pour le rendre moins dangereux, alors que dans le même temps le nombre de conducteurs et de véhicules habilités à circuler ne cessaient de croître. Le permis à points a instauré en 1992 le principe selon lequel le permis de conduire n'est pas définitif et qu'il peut être invalidé à tout moment (en plus des suspensions administratives temporaires). Ce n'est donc plus un diplôme acquis mais un titre octroyé provisoirement à l'automobiliste par l'Etat. Il peut être révoqué unilatéralement par ce dernier, ce qui place l'automobiliste dans une position provisoire. Sa qualité d'automobiliste légitime peut lui être retirée sur le champ. Cette précarité nouvelle du statut de conducteur laisse entendre qu'il existe un bon usage de l'automobile (sécuré) et un mésusage qui la rend dangereuse, et surtout que les écarts ne seront pas tolérés. La technique serait neutre et seul l'utilisateur en ferait un bon ou mauvais usage. Dès lors, il existe un bon conducteur (permis en règle, véhicule homologué, assurance à jour, respect des règles de sécurité) et un mauvais conducteur aussi appelé « délinquant de la route » (excès de vitesse, conduite en état d'ivresse, etc...) qui peut surgir à tout instant. Cette déviance maintenue en minorité à grands frais par la répression valide la normalité de la majorité des conducteurs : c'est l'exception qui confirme la règle. À chaque instant, le délinquant potentiel qui sommeille dans tout automobiliste sera traqué, et s'il est détecté sera disqualifié. Le permis n'est plus probatoire pour les seuls novices, il l'est désormais pour l'ensemble des conducteurs qui doivent faire leurs preuves sur la route. Si l'on s'autorise le parallèle, la période d'essai est étendue à la durée complète du contrat et l'automobiliste pourra être « congédié » par l'Etat pour toute faute qu'il estimera suffisamment grave. Les termes de l'échange sont donc extrêmement inégaux et s'apparentent à une mise sous tutelle du conducteur par l'Etat. Le droit de conduire est conféré ou octroyé sous des conditions restrictives et l'autorité accréditante s'accorde un droit de résiliation univoque et permanent. Les automobilistes ne constituent pas une communauté de pairs se qualifiant ou disqualifiant réciproquement, l'Etat décide de la définition des qualités requises, la police de la route relève les infractions et la justice sanctionne les délinquants, par la déchéance du permis s'il le faut.

Le détachement de l'automobile par le retrait de permis est une mesure coercitive qui possède des effets pervers. Plus la préfecture invalide de permis, plus la police trouve sur la

route des conducteurs frauduleux. Si suivant Tarde nous nous penchons un instant sur les statistiques de la justice et de la police, nous constatons que la sanction génère paradoxalement l'infraction. Les deux graphiques suivant en font la démonstration.



Graphiques n°4 et 5 : Croisement des statistiques de la justice (condamnations prononcées¹²² en gris clair) **et de la police** (permis suspendus¹²³ ou invalidés¹²⁴ en gris foncé)

Il est logique que moins l'on autorise de conducteurs plus on trouve de contrevenants. Cela doit nous rappeler à l'esprit que l'attachement à l'automobile de certains conducteurs les mènent à braver l'interdiction. De plus, il existe un motif de condamnation qui nous semble symbolique de cet attachement : « le refus de restituer un permis de conduire », véritable

¹²² Ministère de la Justice, « Les condamnations en 2008 », « Les condamnations inscrites au casier judiciaire en 2007 », « les condamnations 2006 (provisoire) » et Timbart Odile et Razafindranovona Tiaray « les condamnations pour infraction à la sécurité routière en 2005 », *Infostat Justice* n°95, 2007

¹²³ Ministère de l'Intérieur, « Bilan du comportement des usagers de la route 2008 »

¹²⁴ Ministère de l'Intérieur, « Bilan du permis à points 2008 »

déni de l'autorité de l'Etat qui concerne quelques 130 conducteurs déchués chaque année. Braver l'interdit est une chose, contester la sanction en est une autre. Mais nous nous éloignons de notre discussion.

Dans sa poursuite de sécurité, la loi ne conçoit l'excès que comme mise en danger et non comme abus de l'usage de l'automobile. « Je peux utiliser mon véhicule à tout va, du moment que je le fais en sécurité et dans les règles ». Les seules limitations à l'usage de l'automobile sont territoriales : telles que les zones piétonnes ou les trottoirs. Là encore l'interdiction pure et simple de l'automobile n'existe que pour des petits secteurs clairement circonscrits : des îles, des rues étroites, des centres-villes anciens, des parcs. Les cités sans voiture sont rares : on compte parmi elle en Italie, Venise, Sienne, les communes des Cinqueterre, ou en France, le Mont Saint-Michel. Ces espaces partagent la particularité d'être touristiques (présence de nombreux piétons) et dotés de voiries étroites et parfois escarpées. Ce sont des espaces clairement délimités : soit insulaires, soit circonscrits par des murailles. En ce sens, Disneyland constitue probablement le plus grand plateau piétonnier de France, avec ses 950 hectares¹²⁵. Il existe aussi dans certains pays ou certaines villes des interdictions temporaires de circuler, lors des pics de pollution par exemple (Mexico, Rome, Athènes), avec l'alternance un jour sur deux des immatriculations pairs et impairs.

Hormis ces deux situations spécifiques, l'automobiliste ordinaire possède la liberté permanente d'utiliser son véhicule, sans aucune modération. Le déplacement en automobile est une partie intégrante du « droit au transport » défini par la loi d'orientation sur les transports intérieurs de 1982 comme « *le droit qu'a tout usager de se déplacer et la liberté d'en choisir les moyens* »¹²⁶. La loi ne fixe aucun maximum en termes de kilomètres parcourus ou de litres de carburant consommés. Nous pouvons toutefois relever des situations d'urgence dans lesquelles le carburant est rationné et où les véhicules peuvent être réquisitionnés : les guerres, les catastrophes naturelles et les pénuries (par exemple l'interdiction de remplir des jerrycans).

Nous devons remarquer que le traitement légal du voyageur, le découpe en différents états qu'il affecte à différents territoires. Le code de la route s'adresse aux conducteurs, catégorie qu'il oppose aux piétons et aux passagers, qui sont en fait des piétons dans un véhicule. Les conducteurs sont catégorisés selon leur véhicule et leur habilitation (ou non) à les conduire.

En revanche le piéton se définit par la négative, c'est un homme sans véhicule et un territoire lui est assigné : les zones piétonnes et les trottoirs. Le piéton ne peut descendre sur la

¹²⁵ Ce chiffre provient du site <http://www.la-seine-et-marne.com/disneyland-paris-chiffres.html> (consulté le 9/08/2010) et il est probable qu'il comprenne les espaces circulables et surtout de stationnement des véhicules motorisés.

¹²⁶ Article 3 de la loi LOTI 82-1153 du 30/12/1982

chaussée, territoire des véhicules, qu'en certaines occasions : en l'absence de trottoir (mais il doit se serrer sur sa gauche) ou pour traverser, dans ce cas il doit emprunter un passage réservé à cet effet (à moins qu'il n'y en ait pas à moins de 50 mètres) et si ce dernier est équipé d'un feu bicolore, le piéton doit traverser au vert. En contrevenant à ces règles élémentaires, le piéton risque une contravention et sa vie. Les articles du code de la route réservés à la circulation piétonne tiennent en une page¹²⁷. Le piéton n'apparaît dans le reste du code qu'en tant qu'obstacle à éviter par les conducteurs ou en tant que de victime d'accident.

3.4.2. Des expérimentations juridiques : promotion de l'autopartage, taxe carbone, code la rue et rue nue.

Comment la loi peut-elle réguler des comportements licites relevant des libertés privées ? De manière directe elle en est incapable, il faut bien le reconnaître. La loi ne peut que créer un cadre plus favorable à l'essor de certains usages concurrents. Elle peut par exemple obliger l'employeur à prendre en charge en partie ou en totalité l'abonnement de transport en commun de ses employés. Elle peut contraindre les entreprises à financer les transports collectifs. Elle peut encore inciter les collectivités à mettre à disposition du public des voies cyclables et des stationnements pour les vélos, etc. La loi peut aussi définir un cadre législatif favorable à l'essor de nouveaux usages, en obligeant la création de Plan de Déplacements Urbains ayant pour objectif « *la promotion des modes les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie* »¹²⁸. C'est sur le même principe que le projet de loi « tendant à promouvoir l'autopartage » devait agir. Nous avons choisi d'étudier ce texte, proposé par le sénateur Ries, afin de suivre les débats parlementaires et sa mise en application. Hélas, le projet de loi validé par le Sénat sans grande discussion s'est arrêté en première lecture à l'Assemblée nationale, pour finalement être inséré discrètement dans la loi Grenelle II. Cette loi n'est donc pas entrée en vigueur et son contenu a été réduit au point que le label « autopartage » qu'elle instaure n'est pas clairement détaillé¹²⁹. Déçu par la

¹²⁷ Dix articles seulement régissent la circulation piétonne (R412-34 à R412-43 Partie réglementaire, Livre IV, Titre Ier, chapitre II, section VI « Circulation des piétons »).

¹²⁸ Article 28 de la loi LOTI 82-1153 du 30/12/1982 amendée par la loi LAURE 96-1236 du 30/12/1996.

¹²⁹ L'article 54 de la loi de transition environnementale du 29/06/2010 se présente comme suit :

I. – L'activité d'autopartage est définie par la mise en commun au profit d'utilisateurs abonnés d'une flotte de véhicules de transports terrestres à moteur. Chaque abonné peut accéder à un véhicule sans conducteur pour le trajet de son choix et pour une durée limitée.

Le label « autopartage » est attribué et utilisé dans des conditions définies par décret.

II. – Le 3° de l'article L. 2213-2 du code général des collectivités territoriales est complété par les mots : « et aux véhicules bénéficiant du label "autopartage" tel que défini par décret ».

lenteur d'avancement de ce dossier, notre intérêt s'est alors porté sur la taxe carbone, mais celle-ci a eu la fin que l'on connaît. Après avoir été une promesse du candidat Sarkozy, cette taxe constitua le cœur des débats du Grenelle de l'environnement, elle fit l'objet d'un rapport de recommandation par Michel Rocard (proposition à 32€ la tonne pour atteindre 100€ en 2030), puis d'une proposition gouvernementale (17€ la tonne et crédit d'impôt pour certains contribuables) et enfin d'un rejet du Conseil Constitutionnel pour « rupture de l'égalité devant l'impôt » fin 2009¹³⁰. Depuis la mesure est en « consultation », manière polie de formuler sa dormance. Là encore, la tournure prise par les événements nous a privé d'un cas d'étude. De plus, cette fiscalité écologique est une loi agissant par le truchement d'un dispositif économique que nous avons largement abordé.

Deux autres évolutions législatives ont émergé durant notre période d'enquête : le « code de la rue » et la « rue nue ».

Le code de la rue est une invention belge qui part du constat que les rues de nos villes sont régies par le code de la route. La rue étant un espace public urbain, dépassant la seule fonction de route, le code de la rue redéfinit les règles de circulation en ville, à la faveur des modes les plus lents et des personnes les plus vulnérables. Ainsi la philosophie du code de la rue est de permettre d'établir juridiquement des comportements de bon sens et de courtoisie : laisser traverser un aveugle à un passage piéton même si le feu est rouge, permettre aux cyclistes de circuler à contresens sur les portions de sens unique pour les automobiles, permettre aux cyclistes de griller les feux rouges lorsqu'ils tournent à droite (puisque'ils ne croisent alors aucune file), permettre aux piétons de traverser la chaussée où bon leur semble dans certains secteurs. Cette philosophie aboutit à la notion de « zones de rencontre » pour définir les espaces où toutes sortes de flux, de véhicules et de voyageurs se croisent. Ces zones mixtes, qu'il faut absolument distinguer des zones 30 et des zones piétonnes, ont vocation à faire coexister des voyageurs hétérogènes en donnant la priorité au plus faible. Le décret du 30/07/2008 qui instaure la zone de rencontre en France, spécifie que la priorité est donnée aux piétons qui n'auront pas obligation de circuler sur les trottoirs et que la vitesse y est limitée à 20 km/h soit la vitesse d'un vélo. Si l'on considère la route pour automobile comme une monoculture (au sens agricole), alors l'espace de rencontre est un biotope dans lequel la diversité des espèces est maintenue. La zone de rencontre est l'exact inverse de la tendance à spécialiser les espaces pour une seule fonction et un seul

III. – Le 4° de l'article 28-1 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée est complété par les mots : « et des véhicules bénéficiant du label "autopartage" tel que défini par décret ».

Le décret évoqué n'étant pas publié il est difficile de le commenter. C'est pourtant cette définition juridique de l'autopartage qui lui donnera un statut plus ou moins avantageux et lui permettra ou non d'éviter les obstacles juridiques tels que relevés dans CERTU, *Etude sur les obstacles juridiques au développement des nouveaux services de transport*, 2006, 120 p.

¹³⁰ Lire l'excellent article qui récapitule les étapes de ce processus : Lieurade Thibault, « Retour sur le parcours chaotique de la taxe carbone », www.lefigaro.fr, 24/03/2010 <http://www.lefigaro.fr/politique/2010/03/23/01002-20100323ARTFIG00656-retour-sur-le-parcours-chaotique-de-la-taxe-carbone-.php> consulté le 21/09/2010

mode de transport. Elle est aussi un outil de lutte contre la ségrégation sociale, puisqu'elle favorise le brassage des personnes qui s'évitent dans la ville et l'espace public.

La « **rue nue** » est un concept voisin qui consiste à supprimer la plus grande partie de la signalisation, afin que les usagers de la rue se regardent les uns les autres plutôt que d'être rivés à des panneaux ou des signaux lumineux. Le concept a été expérimenté à Drachten au Pays-Bas et il a été constaté que les lieux réaménagés de la sorte généraient moins d'accidents qu'auparavant. Ce résultat contre-intuitif - enlever les panneaux, dont la fonction est la sécurité, diminue les accidents - s'explique par le fait que le conducteur surpris par la configuration exceptionnelle des lieux et par l'absence de signalisation doit ralentir et mieux observer ce qui l'entoure. La signalisation a en effet tendance à mettre en confiance le conducteur en lui donnant le feu vert par exemple. Le fondateur de cette approche, l'ingénieur du trafic néerlandais Hans Monderman la baptisa du nom de « *shared space* »¹³¹ afin de souligner la mise en relation directe des usagers de la voirie et le travail de négociation qui établit les règles de priorité. L'espace est alors partagé, non dans le sens d'une division (affectations spécialisées) mais au contraire d'une mise en commun. La « *rue nue* » possède donc une parenté étroite avec le concept de « *zone de rencontre* », mais aussi avec celui de *Woonerf* ou « *rue à vivre* » dans laquelle l'automobiliste doit négocier avec d'autres usagers de la rue, tels que des enfants qui jouent au ballon, les piétons qui traversent ou des voisins qui discutent devant chez eux. L'expérience menée à Drachten a démontré que la « *rue nue* » générait moins d'accidents¹³².

Comment expliquer cet effet contradictoire ? Si l'on reprend la terminologie employée par Latour¹³³, la signalisation constitue un ensemble de délégués non-humains prescrivant des comportements aux conducteurs afin de les obliger à une plus grande moralité ou du moins sécurité. En supprimant ces appuis extrasomatiques de l'action, on ne sollicite plus l'attention sur eux et on oblige ainsi le conducteur à produire lui-même les scripts qui lui permettront de prendre les bonnes décisions. Pour ce faire, il ne peut compter que sur ses propres sens et sa vue, qui n'est plus orientée vers les saillances que constituaient les panneaux, va devoir balayer tout l'espace à la recherche de signaux. Cette suppression des délégués va produire une perte de confiance en soi et une hypervigilance. Pour comprendre cette situation, il suffit d'imaginer le marin privé de GPS, de sonar et de balises ou encore le randonneur qui perd sa carte et sa boussole sur un sentier forestier non fléché. La raréfaction de l'information disponible grâce à des supports distribués et identifiés, oblige à

¹³¹ Cf. Gerlach Jürgen et Methorst Rob, « Intérêts et incohérences de l'espace partagé. Rendre une philosophie d'aménagement populaire plus objective », *Routes/Roads*, n° 342, Paris, 2009, pp. 36-45

¹³² Mais aussi une plus grande fluidité du trafic. Cette disposition ne réduit pas directement l'usage de l'automobile, mais seulement sa position dominante dans l'espace public, ce qui tend à favoriser d'autres usages découragés par la peur de l'automobile, comme la pratique du vélo par exemple.

¹³³ Latour Bruno, *La clef de Berlin. Et autres leçons d'un amateur de sciences*, La découverte, Paris, 1993 et particulièrement le chapitre intitulé « Le groom est en grève. Pour l'amour de Dieu, fermez la porte »

se rabattre sur la vue d'ensemble et d'y être attentif à tout mouvement. « *On est bien passé du hard vers le soft, du matériel vers le logiciel, de l'extrasomatique vers le somatique, de la force à la raison.* »¹³⁴. Cette dématérialisation de la coordination des êtres en mouvement va les obliger à la négociation. Mais qu'est-ce qui nous dit que cette dérégulation va se traduire par une meilleure entente ? Après tout, pourquoi ne serait-ce pas le retour de la loi du plus fort ? L'absence d'assistance par la signalisation altère la confiance des conducteurs, surtout dans un premier temps avec l'effet de surprise, mais rien ne garantit que cela va durer. Néanmoins la « rue nue » pointe un phénomène intéressant que nous pourrions nommer « le panneau attention qui cache l'obstacle ». Si la perte d'information signalétique met en danger le conducteur (dans sa perception du risque), elle lui offre simultanément une meilleure visibilité. Pour reprendre une réflexion entamée dans la forêt de panneaux du boulevard Saint-Marcel, nous pourrions dire que l'empilement de signalisation génère une surcharge informationnelle qui, en sollicitant toute l'attention, risque de faire perdre de vue les obstacles divers et variés, mais en plus ces indications peuvent tout bonnement cacher l'information qu'elles sont censées mettre en valeur. Les cas ne doivent pas être nombreux, mais leur existence tend à démontrer que l'action des délégués non-humains peut avoir une efficacité décroissante, voire contre-productive s'ils sont mal alignés et trop empilés.

Le « code de la rue » et la « rue nue » repensent le partage de l'espace public de circulation. Plutôt qu'un partage de type partition (qui affecte une place à chaque type de voyageur), ces dispositifs privilégient un partage de type mise en commun (où la position se négocie localement). En revanche, ils diffèrent grandement par leur *modus operandi*. Le « code de la rue » modifie les règles et définit un nouveau domaine, la zone de rencontre, dans lequel le plus lent et le plus faible détient la priorité¹³⁵, alors que la « rue nue » supprime les délégués matériels de la règle sans modifier celle-ci. Nous ne détenons pas suffisamment d'observations empiriques et de recul sur ces expérimentations pour les commenter davantage, mais nous pouvons tout de même affirmer qu'elles ont le mérite d'exister et d'explorer d'autres compositions possibles.

¹³⁴ Idem, p. 74.

¹³⁵ Notons que cette inversion de la hiérarchie du plus rapide revient finalement à pratiquer une discrimination positive en offrant plus de droits et la priorité aux voyageurs les plus lents et vulnérables.

3.4.3. D'autres voies légales pour lutter contre l'excès d'automobile ?

Si légiférer pour interdire et prohiber l'usage de l'automobile dans certaines conditions semble une option inenvisageable, le recours à des lois incitatives pour les modes concurrents (vélo, marche, TC) se développe fortement. N'oublions pas non plus que les dispositifs techniques et économiques ont souvent besoin d'un appui juridique : par exemple l'introduction d'un péage urbain nécessite l'existence d'une loi permettant aux autorités locales de l'appliquer¹³⁶.

Nous revenons ici à la notion d'excès d'automobile. Comment la loi pourrait-elle définir l'abus et le combattre ? Le problème est le même que celui posé par Lawrence Lessig à propos du cyberspace¹³⁷ : autant il est simple d'interdire purement et simplement l'usage d'internet, autant une fois que celui-ci est légal, il devient compliqué d'empêcher des dérives et des abus, à moins d'entrer dans une ère de surveillance intégrale et d'enfreindre les libertés privées. Comme la prohibition intégrale de l'automobile n'est pas appropriée à la situation, seules ses dérives peuvent être réprimandées, ce qui exige un sens aigu de la civilité et un travail de surveillance policière.

Soit l'abus est quantifiable et délimitable par la fixation d'un seuil (un quota) : une distance parcourue ou une consommation de carburant annuelle, dans ce cas il est possible de pénaliser l'excès. Soit l'on considère que l'abus n'est pas quantifiable, car la distance parcourue dépend d'une profession ou d'un contexte géographique particulier, auquel cas il devient extrêmement difficile de distinguer l'abus de l'obligation, et le travail de la police devient ingérable ou arbitraire. C'est le problème que n'est pas parvenu à résoudre le projet de taxe carbone du gouvernement français.

Si l'usage est inattaquable, parce que l'excès n'est pas caractérisable, que peut faire la loi ?

Si l'on s'inspire des législations en vigueur pour les drogues, l'Etat peut dépénaliser l'usage et la détention tout en prohibant la vente, la cession, ainsi que l'incitation à l'usage. Que se passerait-il alors ?

Interdire la vente, et donc l'achat comme la propriété, ou la soumettre à autorisation (pharmacien et médecin pour l'usage thérapeutique), engendre la création d'un immense marché pour la location et l'autopartage. Constructeurs et concessionnaires se

¹³⁶ En France, l'article 65 de la loi de transition environnementale du 29/06/2010 autorise les agglomérations de plus de 300 000 habitants dont le PDU projette la construction d'un TCSP à expérimenter le péage urbain.

¹³⁷ Lessig Lawrence, *Code and other laws of cyberspace*, Basic Books, New York, 1999

retrouveraient alors reconfigurés de force¹³⁸ en prestataires de mobilité et devraient s'allier avec les loueurs existants ainsi que les gérants de parcs de stationnement pour y entreposer leurs flottes de véhicules. Interdire l'incitation à l'usage signifie l'interdiction de la publicité (comme pour le tabac et l'alcool), ce qui provoquerait une perte considérable pour les publicitaires, l'industrie automobile constituant un de leur principal client en volume.

Si l'automobiliste n'est plus propriétaire, il entre désormais dans une relation totalement différente avec celui qui est désormais son « opérateur ». Dans ce cas, la législation évitera de tomber dans l'excès de la téléphonie et ses forfaits illimités, par la régulation des tarifs. Si le législateur se donne pour objectif une sobriété de l'usage, il optera pour des forfaits bloqués ou bornés par des kilomètres hors-forfait surfacturés. Une autre solution qui s'offrirait à lui consisterait à opter comme certains opérateurs d'eau et d'énergie le font déjà pour une tarification progressive. La progressivité dissuade de l'abus de la même manière que la dégressivité incite à l'usage et aux économies d'échelles.

D'ailleurs, si la relation de propriété n'est pas abolie car « *toute personne a droit à la propriété* » selon l'article 17 de la déclaration universelle des Droits de l'Homme¹³⁹, ce même automobiliste peut être régulé dans son usage par une tarification équivalente, non plus des kilomètres mais des litres de carburant. En appliquant la progressivité des prix à la pompe, c'est la relation automobiliste-pétrolier qui s'en trouve modifiée, mais le résultat est le même du point de vue du porte-monnaie. En revanche, la différence est grande en termes politiques et d'attachement à l'automobile.

John Torpey¹⁴⁰ considère que l'Etat exerce « un monopole des moyens légitimes de circulation », comme le monopole de la violence pour Weber. Les déplacements internationaux sont encadrés par l'usage des passeports et le contrôle des frontières. Les déplacements internes aux états sont régulés d'une autre manière, par les contrôles d'identité (y compris de permis de conduire et de titre de transport) dans les régimes démocratiques et les laissez-passer dans les états totalitaires. Le permis à points rentre parfaitement dans cette grille d'analyse, car comme nous l'avons vu l'Etat exerce une souveraineté incontestable sur l'habilitation à conduire. Mais pour modérer son propos nous ajouterons que les déplacements ne sont pas que contrôlés par les Etats, ils sont organisés

¹³⁸ Nous devons noter que Peugeot a fait un pas timide dans cette direction avec son projet μ (voir le site <http://www.mu.peugeot.fr/>)

¹³⁹ La définition qu'en donne la déclaration de 1789 est plus restreinte : « *La propriété étant un droit inviolable et sacré, nul ne peut en être privé, si ce n'est lorsque la nécessité publique, légalement constatée, l'exige évidemment, et sous la condition d'une juste et préalable indemnité.* » (article 17). L'article 9 du préambule de la constitution de 1946 est plus précis : « *Tout bien, toute entreprise, dont l'exploitation a ou acquiert les caractères d'un service public national ou d'un monopole de fait, doit devenir la propriété de la collectivité.* »

¹⁴⁰ Torpey John, « Aller et venir : le monopole étatique des " moyens légitimes de circulation " », *Cultures & Conflits*, n°31-32, 1998, pp. 63-100

et favorisés par eux. La libre circulation et la liberté de mouvement sont des droits garantis au citoyen dans les démocraties, ce qui oblige l'intervention étatique. Comme l'a démontré McShane¹⁴¹, une part croissante de l'espace public a été consacrée exclusivement à la fonction de circulation. Il n'est donc pas aisé pour le législateur de perméabiliser un milieu qui a été fluidifié et mis en mouvement par ses soins. Modifier la relation humain-voiture d'un point de vue juridique conduit à requalifier la relation de l'automobiliste avec le constructeur ou avec le pétrolier, relations que les lois ont encadrées et stabilisées de longue date.

Si l'Etat met de nouveau en avant son « monopole des moyens de circulation », autrement dit s'il montre ses muscles, nul doute que la réaction de l'opinion ne tardera pas à se faire sentir. Si nous récapitulons notre propos, le législateur a plusieurs possibilités pour modifier la relation à l'automobile. Il peut agir par le territoire, ce qu'il fait en délimitant des espaces interdits aux véhicules ou en définissant des « zones de rencontres » ou des « rues nues ». Il peut également agir sur l'habilitation à conduire (le permis), ce qu'il a fait en durcissant l'examen, les règles de conduite et la répression. Il peut encore agir par la négative à l'aide de lois incitatives qui facilitent les usages concurrents (modes doux et transports collectifs). Mais Il pourrait aussi intervenir sur la propriété, chose qui n'a pas été faite pour des raisons évidentes : le « droit inviolable et sacré » de la propriété. Enfin, une dernière voie non explorée agirait sur la relation de l'automobiliste avec son fournisseur de carburant, par une réforme du système des prix à la pompe et un contrat d'abonnement (il faut identifier le consommateur pour lui affecter un compte). Cette intervention étatique dans le marché, constituerait donc *in fine* une barrière économique instaurée par la loi.

3.5. Barrières d'accès et perméabilité du milieu

Dresser des barrières techniques ou économiques à chaque coin de rue semble la direction principale suivie par les politiques de réduction de l'attachement automobile. Le milieu est rendu moins perméable aux autos afin de ralentir leur prolifération pendant qu'il est rendu plus apte à la circulation de ses concurrents. Le raisonnement est très économiste et darwinien dans sa conception d'une lutte pour l'espace. Nous pouvons qualifier de « petite politique » cette voie qui consiste à attaquer l'attachement de manière indirecte en réduisant son conteneur, le milieu dans lequel il se réalise. Peu de grands débats ou de controverses autour de la place de l'automobile dans la vie quotidienne, le territoire de la cité ou

¹⁴¹ McShane Clay, *Down the Asphalt Path : The Automobile and the American City*, Columbia University Press, New York, 1994.

l'économie. Absence de définition d'un usage excessif de l'automobile en dehors des infractions aux règles de sécurité. Et en conséquence, la faiblesse des dispositifs de régulation qui se limitent aux bâtons et aux carottes, les barrières abaissées ou levées qui traitent l'automobiliste comme un âne économique et un délinquant potentiel.

Les dispositifs présentés dans cette partie (les couloirs de bus, les quotas de stationnement, les péages, la gratuité des transports en commun, etc...) peinent à produire un détachement de l'automobile car ils ne suscitent que très peu d'enthousiasme ou de désir, mais agissent par le chantage ou la frustration. Les régulations par la congestion et par la tarification sont des politiques travesties dans le sens où elles n'engagent pas le débat d'idées quant à leurs prémisses. Elles appliquent une réduction de la possibilité d'usage de l'automobile sans poser explicitement la question « l'automobile est-elle un mal ? ». Si le débat « montait en généralité »¹⁴² pour justifier de telles politiques, c'est ce point précis qu'il faudrait clarifier : quel est le mésusage ou l'usage néfaste de l'automobile ? À partir de quel moment débute l'excès ? Qui sont les autochiques ? Après avoir répondu à ces questions il serait probablement plus facile de trouver des mesures adaptées et acceptées.

L'idée de barrière nous a été suggérée par les travaux d'Albert Hirschman et son fameux *Exit, Voice and Loyalty*¹⁴³. En effet, l'usage des barrières a vocation à susciter le départ silencieux des automobilistes dissuadés vers d'autres formes de mobilité. Mais ceux-ci sont loyaux et fidèles dans leur attachement et certains prennent la parole pour défendre leur situation. Ils sont attachés et cela leur convient parfaitement. Les raisons de la faible fuite des automobilistes sont : la position de monopole de l'automobile, les coûts d'entrée élevés dans le club automobile et en conséquence la grande loyauté des automobilistes pour leur mode de locomotion. La théorie d'Hirschman est donc parfaitement transposable à notre cas d'étude.

Afin de mesurer la loyauté des automobilistes ou leur degré d'attachement on peut leur demander ce qu'ils feraient si le prix augmentait ou encore à partir de quel prix ils modifieraient leur comportement. L'enquête ménages déplacements de Rennes Métropole posait justement une question de ce type « *Comment envisagez-vous vos déplacements futurs avec l'augmentation du prix du pétrole ?* ». Un tiers des 2954 personnes interrogées (33,3%) répondaient « *je ne changerai pas mes déplacements* ». Nous pouvons émettre plusieurs hypothèses à propos de ces automobilistes prétendument irréductibles. Ils se considèrent insensibles à l'élasticité des prix, soit que leurs revenus sont suffisamment importants pour que le surcoût les indiffère, soit qu'ils se sentent obligés ou capables de

¹⁴² Boltanski Luc, Darré, Y., & Schiltz, M.-A, "La dénonciation" in *Actes de la recherche en sciences sociales*, n°51, 1984, pp.3-40.

Boltanski Luc et Thévenot Laurent, *De la justification. Les économies de la grandeur*, Gallimard, NRF, Paris, 1991

¹⁴³ Hirschman Albert, *Exit, Voice and Loyalty*, Harvard University Press, Cambridge, Massachusetts, 1970, 162 p.

sacrifier n'importe quelle part de leurs revenus à l'automobile. Enfin, il est possible qu'une part d'entre eux bluffe et qu'en fait au-delà d'un certain montant, ils réviseraient leur position. Mais encore, peut-être que le prix monétaire n'est pas du tout le bon indicateur de leur attachement à l'automobile. En disant cela, nous faisons une nouvelle fois référence à Tarde¹⁴⁴ pour qui la science économique s'est fourvoyée en se focalisant sur la seule valeur monétaire et en niant l'existence d'autres valeurs (la beauté, la justice, la vérité, la gloire) dont le temps pourrait faire partie, d'autant plus qu'il est lui-aussi quantifiable. Monétariser le temps c'est perdre de vue le fait qu'avec tout l'argent du monde, une journée dure encore vingt-quatre heures. Franck Cochoy parle de « qualcul »¹⁴⁵, pour illustrer le fait que le consommateur intègre dans son évaluation d'un produit à la fois des propriétés calculables (le prix, le poids etc...) et d'autres purement qualitatives (la marque, le goût, la praticité...), mais en aucun cas ce jugement global ne passe par la monétarisation des paramètres qualitatifs.

C'est pourquoi il faut bien comprendre que lorsque nous parlons de prix ici, nous pouvons l'étendre à toutes les valeurs envisageables : sans être en mesure de le démontrer, il y a fort à parier que le prix pourrait s'exprimer en congestion ou en difficulté de stationnement, l'irréductibilité de ces usagers serait la même. Un raisonnement que nous pouvons résumer trivialement par : « je continuerai à prendre ma bagnole contre vents et marées », parce la valeur qui lui est conférée sort triomphante de tous les qualculs¹⁴⁶.

Il serait aisé de concevoir ce radicalisme comme une posture conservatrice qui défend le *statu quo* et résiste au changement. Mais il représente également une dimension essentielle de l'attachement : l'impossibilité de concevoir l'idée d'être détaché¹⁴⁷. Toutes les barrières seront toujours affrontées directement par cette part importante de la population des automobilistes et pour convertir ces loyalistes, il faudrait abolir la situation de monopole en offrant des alternatives à ceux qui se disent prêts au changement. C'est le second volet de l'action publique dans le domaine des transports de personnes : l'organisation des mobilités alternatives et nous allons l'aborder dans le chapitre suivant.

¹⁴⁴ Pour une introduction à la psychologie économique de Tarde lire Latour Bruno et Lépinay Vincent Antonin, *L'économie, science des intérêts passionnés*, La découverte, Paris, 2008

¹⁴⁵ Cochoy Franck, *Une sociologie du packaging ou l'âne de Buridan face au marché*, PUF, Paris, 2002

¹⁴⁶ Il découle de cette remarque que la mise à niveau du transport en commun sur les propriétés calculables de l'automobile (vitesse, temps de parcours, prix) ne suffirait pas forcément à renverser le choix si la concurrence ne s'étendait pas également aux propriétés qualitatives (le design, la marque, l'image, le prestige, l'odeur, etc...)

¹⁴⁷ Ainsi la séparation est vécue comme un renoncement contraint qui nécessite un travail de deuil Cf. Espinasse Catherine, « Le deuil de l'objet voiture chez les personnes âgées », rapport final PREDIT, Paris, 2005

4. L'organisation des mobilités alternatives : le voyageur fantôme¹

Ce chapitre présente le second grand volet de l'action publique, celui qui se donne pour programme d'attacher le voyageur à d'autres modalités de déplacements. Car pour détacher de l'automobile, il « suffit » d'attacher au vélo ou au bus comme le proposait Autopatch. Le transfert modal que tous les élus appellent de leurs vœux s'inscrit bel et bien dans cette logique de substitution. Mais l'affaire se complique. Comment créer ou favoriser ces nouvelles attaches ? Comment intéresser le voyageur ? En se plaçant entre lui et sa voiture de manière à devenir incontournable comme un point de passage obligé, nous répondra Michel Callon². Mais déjà faut-il savoir où et quand se situe cette rencontre. Pour proposer des alternatives intéressantes, il faut les placer sur le chemin du voyageur et partant, connaître préalablement son comportement. Nous n'avons donc pas choisi d'étudier l'offre objective de transport pour observer comment elle parvient à remplir sa mission ou non, mais avons préféré porter toute notre attention sur les instruments déployés afin de produire de l'information sur le voyageur. Ses outils de renseignement constituent des prises³ à partir desquelles un réseau de transport pourra s'ajuster à ses destinataires. En l'absence de tels instruments, le dispositif déployé n'atteindra sa cible que par chance ou n'attrapera que les voyageurs les plus faibles, les plus lents, eux que l'on qualifie de captifs parce qu'ils ne sont pas attachés à l'automobile et qu'il est donc facile de les attirer à soi, puisque rien ne les retient ailleurs.

Cet outillage prend plusieurs formes mais finalement son objectif reste de renseigner le transporteur sur le voyageur, de requalifier ce dernier en lui conférant des attributs et des propriétés qui permettront de le cerner avec plus de finesse, de détecter ses mouvements et peut-être même de les capter ou de les prévoir.

¹ La référence au fantôme est empruntée à Lippman et renvoie aux caractéristiques partagées par le public et le voyageur (présence intermittente, motivations inconnues) qui en font des objets d'étude fuyants. Lippman Walter, *Le public fantôme*, Demopolis, Paris, 2008, édition originale 1927

² Callon Michel, « Eléments pour une sociologie de la traduction. La domestication des coquilles Saint-Jacques et des marins-pêcheurs dans la baie de Saint-Brieuc », *L'année sociologique*, n°36, 1986, pp.169-208"

³ Bessy Christian et Chateauraynaud Francis, *Experts et faussaires. Pour une sociologie de la perception*, Métailié, Paris, 1995

4.1. Le recensement des déplacements

Grâce à une Convention Industrielle de Formation par la Recherche (CIFRE), j'ai eu la chance d'être salarié pendant trois ans du service des transports urbains de Rennes Métropole. Cette situation privilégiée m'a permis d'observer de l'intérieur le fonctionnement d'une Autorité Organisatrice des Transports Urbains (AOTU). Le cœur de métier de mes collègues était d'organiser le service public de transports en commun (métro et bus à Rennes), mais d'autres agents (service des études urbaines - cellule mobilité) ont en charge l'organisation des déplacements cyclistes, les plans de déplacements d'entreprise ou encore les plans de déplacements urbains qui prennent en compte toutes les mobilités. Organiser les transports publics suppose de considérer toutes les formes de mobilités, y compris celles qui sortent du territoire administré (route, fer, bus interurbains) ce qui implique de coopérer avec les services concernés de l'Etat, la Région, le Département ainsi que les Communes.

Cette organisation de la mobilité sur un territoire nécessite une connaissance précise du comportement des voyageurs, si elle s'inscrit dans une politique de mise en concurrence de l'automobile⁴. Il est en effet impossible de lutter contre des concurrents sans s'informer sur eux, comme il est improbable de s'emparer de parts de marché en s'affranchissant de l'étude des usagers et non-usagers. Nous revoici donc en face de la science du trafic, qui consiste à collecter et produire des données afin d'anticiper les évolutions prévisibles de la demande de mobilité en proposant une offre capable de la satisfaire au mieux. Comme tout phénomène de masse, l'observation de la mobilité s'est équipée d'instruments statistiques d'enregistrement et d'enquête⁵ pour appréhender cette foule en mouvement, trop nombreuse, trop éparse et trop rapide pour être saisie autrement.

Les données de trafic se répartissent en trois types :

- les comptages
- les sondages
- les capteurs et traceurs

Nous exposerons les deux premiers dans cette partie et le troisième dans la suivante. L'objectif de cette métrologie du trafic est de présenter l'outillage nécessaire pour rendre visible le spectre du voyageur. Ces centres de calcul ont pour mission de traquer le fantôme

⁴ Comme nous l'avons vu à Compiègne, si la politique des transports ne se donne pas pour ambition de concurrencer l'automobile, elle se désintéressera de la connaissance du voyageur et réservera ses moyens à d'autres missions.

⁵ Sur ce sujet, lire l'indispensable Desrosières Alain, *La politique des grands nombres. Histoire de la raison statistique*, La Découverte, Paris, 2000 (1^{ère} édition 1993)

afin de produire des semi-totalités capables de représenter le contour de la foule des voyageurs anonymes. Dans cette chasse au fantôme du voyageur, l'outillage permet de comprendre comment se reconstitue une totalité partielle insaisissable sans eux.

4.1.1. Comptages et sondages

Les comptages comme leur nom l'indique consistent à compter des véhicules ou des personnes qui se déplacent. Cette forme d'enregistrement peut être exhaustive car elle compte tous les flux passant par un point ou traversant un cordon. Toutefois, comme les compteurs sont des humains, la période d'enquête se limite à une journée de temps à autre et le comptage ne fournit aucune information sur l'identité du voyageur, son motif de déplacement, la fréquence à laquelle il réalise ce type de mouvement, ni son origine ou sa destination précises. Le comptage est une donnée quantitative qui donne un volume à un phénomène (le nombre de passages en tel lieu et heure), il permet d'observer la « charge » (le nombre de véhicule circulant sur une route ou celui des passagers dans un bus) d'une infrastructure et son débit horaire ou journalier. Il mesure la fréquentation ou l'intensité d'usage d'un service ou d'un réseau de transport. Pour un comptage routier, le comptage est effectué depuis un point fixe, alors que dans le cas d'un réseau de transport collectif l'observateur est nécessairement embarqué dans un véhicule.

A l'inverse, **les sondages** sont plus qualitatifs dans le sens où ils permettent de poser des questions aux voyageurs quant à leur motif, leur statut, leur véhicule, leurs habitudes, et donc de les classer dans des typologies. Mais plus l'on pose de questions moins on est en mesure d'interroger la totalité, il faut alors se contenter d'un échantillon le plus représentatif possible. Il est possible d'enquêter la personne à son domicile sur ses habitudes de déplacement ou sur les trajets précis qu'elle a réalisés la veille et d'obtenir par redressement, à l'aide de données de recensement de la population, une image totale estimée d'une population se déplaçant. Il est aussi possible d'interroger les personnes se déplaçant, ce qui implique de les immobiliser un minimum de temps, c'est souvent le cas lorsque le sondage est couplé au comptage.

Pour résumer, le comptage mesure la taille d'un agrégat silencieux pendant que le sondage identifie des catégories à l'intérieur de celui-ci. Coupler les deux dispositifs d'enquête permet d'extrapoler les réponses des sondés (leurs caractéristiques) à l'ensemble des entités comptées. Afin d'interroger un échantillon suffisant parmi une population en mouvement il est alors nécessaire que la passation de questionnaire ne dure qu'un brève instant car pendant ce temps, la population enquêtée passe entre les mailles du filet. C'est en quelque

sorte un barrage filtrant qui ne devrait pas modifier les comportements usuels des voyageurs, sous peine de biaiser les observations réalisées.

Ces dispositifs d'enquête produisent une bonne image approximée d'une population se déplaçant pendant une période d'enquête⁶. La qualité de cette représentation globale du territoire se dégrade rapidement lorsque l'analyse se focalise sur des zones fines ou des comportements « rares » (intermodalité, usage du vélo, le comportement des agriculteurs...) pour lesquels les marges d'erreurs exprimées par l'intervalle de confiance explosent. Mais il ne faut pas demander à ce genre d'enquête de comparer l'usage du vélo dans différents secteurs, car ce n'est pas sa fonction.

En général, les enquêtes ont lieu en période de forte affluence, c'est-à-dire un jour de semaine de mars ou d'octobre en dehors d'une période de vacances scolaires, car elles servent à mesurer une fréquentation forte sans être exceptionnelle, afin de vérifier que l'infrastructure est bien en mesure d'absorber ce trafic dans de bonnes conditions. Elles servent également de données entrantes pour des modélisations de l'évolution du trafic afin de planifier les modifications à apporter au réseau.

Notre poste au sein d'un service de transports nous a procuré l'occasion de manipuler plusieurs de ces enquêtes : une enquête ménages déplacements, une enquête origine destination et des enquêtes de fraude. Nous allons donc profiter de cette expérience, pour présenter au lecteur ces différentes enquêtes, qui sont rappelons-le des artefacts au service de la chasse aux fantômes.

4.1.2. L'enquête ménages déplacements (EMD)

L'EMD est une méthodologie française standardisée par les services de l'Etat (l'Equipement et le CERTU)⁷ afin de rendre comparables des enquêtes dans différentes agglomérations et de suivre des évolutions temporelles. À Rennes, des EMD sont réalisées environ tous les dix ans depuis 1979, en 1991, 2000 et 2007. Le questionnaire est très long et complet, ce qui en fait une enquête coûteuse à réaliser comme à exploiter. Chaque membre du ménage de plus de 5 ans est interrogé sur le détail de ses déplacements de la veille (modes, motifs, durées, origines, destinations) et l'un d'entre eux répond à un questionnaire d'opinion. La base de données de l'enquête permet de réaliser de nombreux tris⁸, mais les indicateurs les plus fiables sont les plus généraux, comme toujours. Le plus synthétique d'entre eux est la part

⁶ La robustesse de ces enquêtes est vérifiée « à la main » en comparant leurs résultats avec toutes les données disponibles par d'autres canaux. Toutefois, avec plus d'un demi-siècle de pratique dans les pays industrialisés ces enquêtes ont atteint un degré de standardisation suffisamment élevé pour en faire des outils de collecte solides.

⁷ CERTU, *L'enquête ménages déplacements « méthode standard »*, collections du CERTU, Lyon, 1998, 295 p.

⁸ Pour se faire une idée des exploitations possibles, le lecteur pourra lire en annexe 34 une fiche d'exploitation réalisée à partir de la dernière EMD rennaise.

modale ou partage modal qui présente la part de chaque mode de déplacement parmi leur totalité. Les parts modales constituent les parts de marché de chaque mode de transport et peuvent servir à résumer la situation d'une ville par rapport à une autre ou d'évaluer le résultat d'une politique des transports dans le temps. Elles permettent aussi de prévoir l'impact pour chaque mode de transport de l'ajout de 2000 habitants dans la ville centre et de 6000 autres dans la périphérie de l'agglomération, puisque bien entendu ils ne se déplacent pas de la même manière.

Très utile pour mettre en équivalence, les parts modales sont trompeuses à plus d'un titre. Tout d'abord, le camembert modal se compose de déplacements adossés à un motif (travail, loisir, achat...) qui peuvent avoir été effectués à l'aide de plusieurs modes dans le cas d'un déplacement multimodal, c'est-à-dire composé de plusieurs trajets. Pour simplifier l'analyse, les déplacements multimodaux sont affectés à un seul mode, le mode le plus lourd selon une hiérarchie établie (métro, tramway, bus, train, transport scolaire, car interurbain, taxi, véhicule utilitaire, avion, voiture conducteur, voiture passager, deux roues motorisé, vélo, roller, marche à pied). De ce fait, si j'utilise ma voiture puis le métro mon déplacement sera affecté au métro. Que je prenne ma voiture ou que je me rende à pied à la station, cela ne changera rien pour les parts modales exprimées en déplacement. Il est toutefois possible de réaliser des parts modales kilométriques qui respectent bien mieux la réalité des comportements. Ainsi la valeur accordée à chaque mode découle de la distance de tous les trajets réalisés avec lui. Le problème des distances réside dans le fait qu'elles sont approximées *a posteriori* à partir de valeurs vol d'oiseau⁹ et non à partir du véritable itinéraire réalisé. Néanmoins ces parts modales kilométriques permettent de mieux appréhender la réalité des déplacements.

Le marché des déplacements est complexe à analyser parce que si les choix du voyageur s'effectuent entre un nombre de produits limités (les modes, les véhicules), il le réalise dans des situations incommensurables entre elles. Si les motifs de déplacements sont catégorisables aisément (travail, étude etc.), comme les horaires, ce n'est pas le cas des itinéraires, des origines-destinations qui constituent une diversité inépuisable. Des classes de distance ne suffisant pas à décrire leur inscription dans la géographie et leur alignement ou désalignement avec les réseaux propres aux différents modes de locomotion. Par exemple, un trajet court en automobile, aurait pu être réalisé en vélo dans un environnement favorable (piste cyclable, voir raccourcis) en revanche il n'aurait pas pu l'être dans un autre (portion de 4 voies, échangeur, obligation de faire un détour etc...).

⁹ Cf. CERTU, « Calcul a posteriori des distances dans les enquêtes ménages déplacements », rapport d'étude, Lyon, 2005, 44 p. La méthode consiste à appliquer un coefficient de redressement pour chaque mode. La distance réelle d'un trajet en bus vaudrait une fois et demi la distance linéaire entre son origine et sa destination avec cette méthode.

Donc quand bien même le voyageur a été rééquipé de ses motivations (motif) et d'un mode, d'un horaire et d'une distance, tant que son itinéraire reste inconnu, il est impossible de reconstituer la situation dans laquelle il a pris sa décision.

4.1.3. L'enquête Montées-Descentes et Origines-Destinations (MDOD)

Si l'enquête ménage donne une bonne image globale des déplacements réalisés par une population, elle n'est pas suffisamment précise à propos de l'usage d'un réseau de transport en commun, puisque ce dernier ne représente qu'un fragment de leur mobilité. Il est donc nécessaire de réaliser une enquête spécifique aux usagers de ce réseau. L'enquête MDOD associe comptage et sondage : elle compte les personnes qui montent et descendent des bus, métro, tramways à chaque arrêt et parallèlement elle interroge une part des voyageurs sur leurs déplacements (motif, origine initiale, destination finale, modes associés, titre utilisé, âge, etc.). Le questionnaire est minimaliste afin d'interroger la plus grande part des voyageurs (80% des personnes comptées) et d'atteindre une fiabilité statistique excellente. L'opération exige un déploiement humain très important pour enquêter l'intégralité du réseau sur une période courte (une à deux semaines) ce qui génère des coûts eux aussi importants. Une telle enquête n'est donc réalisée que tous les quatre à cinq ans. À Rennes ce fut le cas en 2000, 2004 et 2009¹⁰. La dernière en date a permis de démontrer la fragilité d'un tel dispositif, puisque des événements extérieurs (manifestation et blocage de l'université) ont considérablement perturbé la période d'enquête. De ce fait, la représentativité de l'enquête, fidèle à une situation exceptionnelle, est sujette à caution. Nous touchons là au grand problème de la représentativité toujours contestable des porte-parole convoqués par le scientifique. Il faut reconnaître qu'enquêter une situation « moyenne » relève de la fiction statistique, puisque chaque jour est différent. Cela étant dit, faute d'une solution de rechange, cette méthode reste la plus appropriée à produire l'information recherchée.

4.1.4. Les enquêtes de fraude

La fraude dans les transports en commun est un sujet de sociologie pratique qui mériterait un traitement plus vaste que celui que nous allons lui accorder ici. Le passager clandestin du transport public profite de l'action collective sans y contribuer, il en retire donc le bénéfice maximal conformément au paradoxe de Mancur Olson¹¹. D'un point de vue économique, le

¹⁰ Pour des illustrations de résultats obtenus à partir de ce genre d'enquête, Cf. annexe 35.

¹¹ Olson Mancur, *Logique de l'action collective*, PUF, Paris, 1978 (1ère éd. 1965)

fraudeur considère que les économies qu'il réalise régulièrement en n'acquittant pas le ticket ou l'abonnement qui le ferait circuler en règle sont supérieures au montant des amendes qu'il pourrait se voir infliger de temps à autre. Il peut aussi se dire qu'il ne paiera pas l'amende, ce qui simplifie le calcul. Cette situation est la même que celle de l'automobiliste qui ne paie pas le stationnement payant. Mais dans les transports collectifs, le fraudeur n'est pas qu'un égoïste solitaire, il existe une solidarité entre les fraudeurs et une certaine empathie de l'ensemble des voyageurs à son égard. Les resquilleurs peuvent s'organiser en véritable mutuelle et cotiser à une caisse de solidarité qui remboursera les amendes de ses membres. Les voyageurs en règle peuvent prévenir les contrevenants de la présence de contrôleurs ou céder leur ticket encore valable à d'autres voyageurs (phénomène nommé « repasse »). En fait, le fraudeur est le héros de la gratuité, c'est un défenseur des libertés en résistance qui possède une certaine sympathie. Mais le fraudeur ne fait pas que produire des pertes financières, il nécessite l'existence d'un contrôle et en s'évadant de la comptabilité, il fait peser une incertitude sur la fréquentation mesurée à partir des données comptables. En effet, nous avons vu plus haut que la fréquentation d'un réseau de transport était mesurée de manière discontinue par les enquêtes MDOD. Mais entre celles-ci ou en l'absence de celles-ci, l'autre moyen de mesurer la fréquentation est une enquête plus réduite qui consiste à demander aux utilisateurs de chaque titre de la gamme tarifaire, le nombre de voyages qu'il réalise au cours du mois. Cette clé de répartition permet ensuite, à partir de l'évolution des ventes de chaque titre d'estimer le nombre de voyages réalisés chaque mois¹². Mais le fraudeur résiste à cette méthode, s'en soustrait et lui est totalement invisible. Ainsi les ventes peuvent diminuer, alors que la fréquentation augmente parce que de plus en plus d'usagers fraudent. Mesurer l'évolution de la fraude est donc un enjeu majeur, avec la répression.

Le contrôle de validité des titres par des contrôleurs en uniforme¹³ permet de mesurer un « taux de fraude constaté » quotidiennement. Mais ce taux ignore les fraudeurs malins, qui passent entre les mailles du filet et qui parviennent à éviter les mesures de contrôle. Une enquête auprès des usagers permet d'obtenir un « taux de fraude déclaré » qui est toujours supérieur au taux constaté, mais peut-être inférieur au taux réel¹⁴. Ce taux de fraude obtenu par enquête permet de suivre cet indicateur crucial. À Rennes, une enquête de ce type est réalisée chaque année et permet en plus de mesurer l'évasion fiscale des voyageurs, d'évaluer l'action de répression menée par l'exploitant du réseau. En novembre 2009, le taux

¹² Nous avons aussi observé que la mise en place de la gratuité supprimait ce moyen de produire de l'information, mais qu'ils pouvaient être largement compensés par des capteurs, qui feront l'objet du paragraphe suivant.

¹³ Il est intéressant d'observer que dans les pays germanophones (et peut-être d'autres) la fraude est traitée différemment. Si le système repose sur l'honnêteté des passagers (pas de montée par l'avant ou de tourniquet dans les stations de métro), le contrôle est effectué par des agents en civile qui attrapent le fraudeur par surprise.

¹⁴ La déviance est rarement déclarée même à un enquêteur extérieur. Toutefois, il existe une certaine fraude « décomplexée », voire revendicative, auquel cas le fraudeur exhibe fièrement sa ruse.

de fraude rennais a considérablement augmenté (de 6,9% à 9,9%) comme dans la plupart des réseaux français en réaction à la crise économique, ce qui laisse penser que la fraude n'est pas qu'un indicateur de l'efficacité des mesures de répression ou de la cohérence de la grille tarifaire avec le service offert, mais aussi de la solvabilité des usagers et du contexte économique plus vaste. Le fraudeur est probablement le fantôme des fantômes puisqu'il possède une volonté de dissimulation, là où les autres voyageurs ne sont invisibles que du seul fait de leur mouvement silencieux et non d'une quelconque intentionnalité.

4.2. La captation des traces

4.2.1. Traceurs et capteurs

Le rêve de l'ingénieur du trafic, comme du sociologue d'ailleurs, serait que chaque déplacement laisse une trace derrière lui, l'empreinte de ses pas et de ses pneus, qu'on pourrait par la suite agréger sur une cartographie en temps réel. On y verrait seconde après seconde des points en mouvement étiquetés de différentes couleurs afin d'en préciser le mode de transport ou la vitesse instantanée. Le point deviendrait plus gros si plusieurs personnes utilisaient le même mode, au même endroit et au même moment. Cette cartographie serait reliée à une base de données qui enregistrerait chaque nouveau mouvement, ce qui permettrait d'établir des analyses statistiques d'une précision redoutable. Cette carte du territoire constituerait un panoptique numérique et c'est probablement pourquoi elle n'a pas encore vu le jour, elle évoquerait un univers de surveillance généralisée à la croisée de Foucault¹⁵ et de la science-fiction la plus sombre¹⁶. S'il est concevable d'un point de vue scientifique que chaque personne soit tracée afin de faciliter la connaissance et l'organisation de la mobilité humaine, on peut comprendre la position qui refuse de munir les humains de traceurs comme ceux que l'on place sous la peau d'ours réintroduits dans le milieu naturel ou de baleines dont des scientifiques chercheraient à comprendre les migrations océaniques.

Tant que le panoptique que nous avons décrit n'était qu'un rêve d'ingénieur, le problème politique ne se posait pas véritablement, sinon sur des principes (la liberté de mouvement, la protection de la vie privée). Mais aujourd'hui la faisabilité technique d'un tel dispositif en fait une réalité et ouvre la discussion dans des termes plus concrets. Une carte bancaire permet de localiser chacune de ses utilisations : les retraits d'argent et les paiements. Mon banquier pourrait donc me demander comment se sont déroulées mes vacances dans le Périgord, s'il

¹⁵ Foucault Michel, *Surveiller et punir. Naissance de la prison*, Gallimard, Paris, 1975, 360 p.

¹⁶ Tel que le film *Bienvenue à Gattaca* d'Andrew Niccol ou encore Orwell Georges, 1984, Gallimard, Paris, 1950

le souhaitait. Un téléphone portable laisse également des traces¹⁷, chaque appel émis ou reçu peut être repéré par triangulation des antennes ayant servi à relayer la communication. L'usage d'internet avec un ordinateur portable peut fournir d'autres types d'information. L'utilisation d'un navigateur GPS dans une automobile aussi... Mais nous ne sommes qu'au tout début.

Lorsque nous avons présenté le péage urbain de Manchester, nous avons évoqué le projet de *Pay-as-you-drive* du gouvernement travailliste. L'idée était de rendre obligatoire la pose d'un traceur GPS dans chaque véhicule afin que l'usage de la route soit facturé selon le niveau de congestion dans lequel il se réalise. La proposition comptait appliquer des tarifs différenciés aux kilométrages réalisés sur les routes rurales et sur les axes urbains. Elle a suscité un rejet massif de la population qui y voyait une politique de surveillance et de flicage totalitaire. En revanche, des assureurs anglais bien inspirés ont proposé ce type de prestations à leurs clients, car un automobiliste qui conduit peu, à faible vitesse et sur des routes peu fréquentées leur coûte beaucoup moins cher en accident qu'un homologue plus grand utilisateur de voies congestionnées ou s'adonnant à l'excès de vitesse. Bien que des assureurs français aient souhaité suivre la Norwich Union dans cette voie, la Commission Nationale de l'Informatique et des Libertés (CNIL) a bloqué cette évolution¹⁸. Cela démontre toutefois que d'un point de vue technique, tout véhicule pourrait être identifié et tracé en permanence si la loi l'autorisait ou le rendait obligatoire. Des flottes d'entreprises, de camions ou de bus sont d'ores et déjà géolocalisées en continu à l'aide de traceurs.

A défaut d'être généralisé, ce genre de dispositif de traçage peut être déployé expérimentalement et à moindre échelle pour étudier les déplacements d'une cohorte d'enquêtés. Les enregistrements ne constituent alors qu'un sondage de la population. L'Enquête National Transports réalisée par l'INSEE et l'INRETS en 2008 utilise pour la première fois un échantillon de 500 personnes équipées d'un traceur GPS, afin de compléter les carnets de bords remplis par l'ensemble des enquêtés. Cette grande première permettra de vérifier la pertinence de la méthode de redressement des distances vol d'oiseau que nous avons évoquée au sujet des enquêtes ménages déplacements.

Une autre enquête a retenu notre attention et nous a surpris dans sa finalité. Le bureau d'étude SPR+ a enregistré les déplacements de 10 000 habitants des douze principales agglomérations suisses pendant une semaine dans le but de mesurer la visibilité et l'impact des affichages publicitaires sur le territoire¹⁹. Cela démontre que l'industrie publicitaire est en

¹⁷ Gabizon Cécilia, « La géolocalisation transforme votre mobile en espion », *Le Figaro*, 23/08/2010, p.7

¹⁸ En France, des assurances auto sont liées au kilométrage, mais déclaré par l'assuré (ou vérifié par l'assureur) et non tracé par un capteur.

¹⁹ Voir la méthodologie de l'étude sur le site web <http://www.spr-plus.ch/main.aspx?TabID=289&lang=fr> consulté le 17/08/2010.

mesure de produire des enquêtes de déplacement d'une bien plus grande finesse que celles produites par les experts de la mobilité et des transports²⁰.

Enfin d'autres applications innovantes de ces géotechniques se multiplient : le service « ootay » permet de localiser un enfant ou un proche grâce à son téléphone portable, le constructeur de GPS Tomtom s'est associé à SFR pour produire une info-traffic en temps réel²¹, les utilisateurs d'Iphone peuvent cartographier leurs propres déplacements à l'aide du logiciel Path tracker²².

Pour en revenir aux transports de personne, les données de trafic routier sont comptées en continu sur les principaux axes des grandes villes à l'aide de boucle de comptage placées sous la chaussée. Il ne s'agit plus alors de traceurs, mais de capteurs qui n'identifient pas les véhicules mais comptent leurs passages en un point fixe. Certaines boucles sont insérées dans la chaussée mais d'autres sont mobiles, ce sont ces câbles sur lesquels on circule de temps à autre sans y faire attention.



Photographie n°4 : Une boucle de comptage mobile à Rennes

Ces boucles utilisées pour la circulation routière possèdent des équivalents dans le domaine des transports en commun : ce sont les cellules infrarouges utilisées dans les bus à Châteauroux. Ces cellules peuvent aussi être utilisées pour compter des piétons ou des cyclistes à l'entrée d'un parc ou d'un musée. Le site web de l'entreprise Eco-compteur²³ permet de constater la diversité des capteurs qui peuvent être utilisés à cet effet.

²⁰ L'échantillonnage pour l'enquête française est de 500 pour 65 millions d'habitants, alors que celui de l'enquête suisse est de 10 000 pour 7,8 millions d'habitants.

²¹ Des données de trafic sont agrégées à partir des déplacements des 18 millions d'utilisateurs SFR suivis en temps réels et apparaissent sur les écrans des GPS Tomtom.

²² Cf. <http://pathtracks.com/> consulté le 17/08/2010

²³ Cf. <http://www.eco-compteur.com/> consulté le 17/08/2010. J'ai eu l'occasion de discuter avec des salariés de cette petite entreprise très spécialisée (qui lui permet d'être le leader mondial) lors d'un salon (Interoute et ville 2009)

Les capteurs sont des compteurs automatiques, ils comptent des passages en un point fixe mais sont aveugles et incapables de décrire ce qu'ils ont compté. En revanche les traceurs sont bavards, ils assignent des itinéraires, des vitesses et des temps de parcours à des personnes identifiées. Ils requalifient ce qu'ils comptent et y ajoute des attributs. C'est ce qui en fait une menace pour la vie privée, mais c'est aussi ce qui leur confère un pouvoir de finesse dans l'analyse. Car ce n'est pas la même chose de dire que la rocade de Rennes accueille 100 000 véhicules/jour que de dire que monsieur Untel emprunte chaque jour une portion de celle-ci à un horaire déterminé. D'un côté nous avons l'effet d'un agrégat (le trafic) de l'autre nous avons le comportement d'un voyageur. Dans l'hypothèse d'une généralisation des traceurs, les capteurs deviendraient inutiles car il suffirait de sommer les enregistrements des traceurs pour reconstituer l'agrégat des capteurs, en revanche le chemin en sens inverse est impossible car le capteur ne possède que le volume, pas son contenu. La finesse du grain produit par le traceur est à l'échelle du voyageur, il constitue un véritable valorimètre²⁴ embarqué qui mesure chaque mouvement (sa direction, sa vitesse, sa durée) comme un ticket de caisse relié à une carte de fidélité mesure chaque acte d'achat d'un client et les ajoute à l'historique de son compte.

Finalement, en l'absence de traceurs le trafic est comme le scrutin électoral, il s'effectue à bulletin secret. Seuls des sondages permettent de récupérer des informations plus qualitatives à partir d'un échantillon interrogé à la sortie de l'isoloir (sur leur âge, sexe, orientation politique et CSP), afin de mieux comprendre la signification de l'élection et l'expression des différentes composantes de l'électorat. Pour qualifier des quantités et décomposer le total en sous-totaux, segmenter la totalité en regroupements qualifiés, le capteur peut communiquer avec un transpondeur qui lui fournira quelques informations sur les entités qu'il compte. Comme nous l'avons vu à Stockholm et Singapour, le capteur interroge le transpondeur pour savoir s'il est en règle, il peut même réaliser une transaction.

S'il permet d'ajouter des catégories à la comptabilité, le couple capteur/transpondeur n'atteint pas le degré de puissance du traceur, car le capteur est fixe, alors que le traceur est mobile comme le voyageur. Le premier ne peut enregistrer que des événements ou des occurrences, alors que le second émet en continu et retrace une histoire.

Dans les transports en commun, l'innovation des techniques métrologique se situe au niveau de l'évolution des supports de billetterie : la billettique, qui est un système du type capteur/transpondeur et que nous allons étudier maintenant.

²⁴ Valorimètre désigne tout « dispositif permettant de rendre visibles et lisibles les jugements de valeur ». Nous l'entendons donc dans une définition élargie considérant le déplacement comme expression d'un jugement de valeur (choix modal, choix d'itinéraire, choix de destination...). A la différence du compteur kilométrique, il mesure à la fois la distance, la vitesse et l'itinéraire du déplacement et l'attribue à une personne et un mode de déplacement. Ce concept est emprunté à Latour Bruno et Vincent Antonin Lépinay, *L'économie, science des intérêts passionnés*, La découverte, Paris, 2008, p. 30

4.2.2. La billettique : veiller et agir

Depuis quelques années, des réseaux de transport collectif se sont équipés de billetterie électronique : le traditionnel ticket en papier ou le coupon d'abonnement est remplacé par une carte à puce que le voyageur présente à un valideur à bord du bus ou dans la station de métro. Cette puce contient des informations d'identification personnelle qui sont transmises au valideur par radiofréquences²⁵ qui les fait remonter dans une base de données²⁶. La carte intelligente (ou *smart card*) a été baptisée Oyster à Londres, Navigo à Paris, KorriGo à Rennes²⁷... Ces systèmes billettiques sont similaires dans leur principe bien qu'ils puissent posséder des particularités qui les rendent incompatibles. Ces systèmes sont en cours de normalisation afin de les rendre interopérables, mais ils font déjà l'objet d'un encadrement strict de la part de la CNIL, quant à la conservation et l'utilisation des données collectées.

Mon travail à Rennes Métropole a en bonne partie consisté à analyser ces données tout en veillant à leur cohérence et leur fiabilité. En effet, les dysfonctionnements n'étaient pas rares au départ en 2006, mais le système s'est consolidé au fur et à mesure que des anomalies étaient détectées et des pannes corrigées²⁸.

Un système billettique bien que produisant aussi des données qualitatives est avant tout un dispositif quantitatif qui compte des validations. Ce n'est pas un système de traçage pour la bonne et simple raison que le voyageur ne valide qu'en embarquant. Quand bien même il serait possible de dire que tel porteur de carte se situait à tel instant en tel endroit, ce système serait encore parfaitement incapable de dire d'où il venait et où il se rendait. En ce sens, ce système d'information s'apparente aux cartes bancaires dont seules les utilisations sont horodatées et localisées. La finalité du dispositif n'est pas de pister chaque personne mais de produire des informations relatives à l'usage des transports afin d'être en mesure de leur fournir un service plus ajusté, ce qui en fait une technologie de captation des publics telle que définie par Cochoy²⁹. Qui plus est, les spécifications de la CNIL obligent les systèmes de billettique à dissocier les données produites en deux bases indépendantes : l'une de vente, l'autre d'usage. Le système est donc bridé de manière à ce qu'il soit impossible de reconstituer le triptyque qui/quand/où.

²⁵ La communication se réalise « sans contact » à l'aide d'une puce RFID (Radio Frequency Identification).

²⁶ Des schémas présentés en annexe 36 permettent de mieux comprendre l'architecture du système, réseau dans lequel circulent les informations collectées.

²⁷ Un scan de ma carte personnelle est présenté en annexe 37.

²⁸ Cf. en annexe 38 le graphique « Taux des validations journalières non affectées à une ligne » qui montre comment le système s'est fiabilisé. Deux mois après sa mise en service moins de 10% des validations n'étaient pas affectées à une ligne, quatre mois plus tard ce taux était ramené à 5% et malgré quelques fluctuations il est stable depuis deux ans à environ 2,5%.

²⁹ Cochoy Franck, *La captation des publics*, op. cit.

La base de vente contient les données nominatives (nom, prénom, date de naissance, numéro de carte d'identité, adresse, coordonnées bancaires en cas de paiement par virement automatique) et les associe à une carte et un titre de transport (date de chargement, durée de validité). La base d'usage enregistre les validations effectuées (valideur, heure, date, titre, carte). Les deux bases sont liées mais ce lien est supprimé toutes les 48 heures. Ce processus est appelé anonymisation puisque dès lors il n'est plus possible de savoir qui a validé, mais seulement quel type de titre a été utilisé. Le lien provisoire entre les deux bases est nécessaire pour des raisons commerciales : si un titre est volé ou perdu, le client doit pouvoir récupérer son titre tel qu'il était avant l'incident.

Ce bridage du système permet de prévenir quelques dérives mais il a l'inconvénient de générer des pertes d'informations. À Rennes, il est impossible de connaître le sexe, l'âge et la commune des utilisateurs, puisque la base de données contenant les validations ne connaît que leur titre (basé sur des grandes classes d'âges). Il est également impossible de savoir à quelle distance de leur domicile se situe l'arrêt utilisé par les usagers, ce qui permettrait pourtant d'améliorer leur emplacement. Ces précautions interdisent aussi de savoir comment se distribuent les validations parmi les usagers, ce qui est regrettable du point de vue statistique puisque l'information est produite puis détruite sans que ce type d'analyse puisse être effectué.

En ce qui concerne la distance domicile-arrêt, l'analyse de la base client m'a permis de cartographier une proportion acceptable des abonnés des communes périphériques de l'agglomération. Ce travail de géocodage m'a permis de constater de nombreuses imperfections dans la saisie des adresses. Cette cartographie permet toutefois d'observer à quelle distance de l'arrêt le plus proche se situe le domicile des abonnés de ces communes. Pour la ville-centre de Rennes ce traitement n'aurait pas de sens puisque les usagers n'utilisent pas nécessairement l'arrêt le plus proche de leur domicile, celui-ci se situant au cœur d'un dense réseau de lignes, mais pour les communes périphériques cela permet de constater que des abonnés habitent bien au-delà des distances de couverture considérées *a priori*.



Cartes n°1 et 2 : Géocodage des adresses des abonnés des communes périphériques de Rennes Métropole et détail de la commune de Gévezé avec l'aire d'attractivité de 400 m autour des arrêts³⁰.

En théorie, il serait possible de calculer la distance réelle qui sépare le domicile de chaque abonné de l'arrêt de bus qui lui est le plus proche³¹. Nous ne sommes pas allés jusqu'à ce raffinement de l'analyse car nous savions l'incertitude élevée de la donnée « adresse ». Si la billettique permet de nombreux gains en termes d'information, le fait que l'abonné n'a plus à refaire chaque année sa carte rend son adresse postale incertaine du fait d'un éventuel déménagement. Pour la petite histoire, en enquêtant sur le fichier client (la base de données vente), j'ai découvert que ma propre adresse était erronée depuis trois ans. Prenons le temps de revenir sur le traitement de la donnée « adresse » par le dispositif.

Saisir l'adresse de son client

Cette sous-partie pourrait être intitulée « La chaîne des transformations de l'information : de l'utilisateur anonyme des transports en commun à l'abonné identifié et stocké dans une base de données ». Elle retrace le parcours de l'information telle que nous l'avons observé. Face aux difficultés rencontrées dans l'analyse du fichier client, nous avons enquêté à l'origine de la production de l'information : la création d'une nouvelle carte. C'est là que débute notre histoire. Un citoyen anonyme se présente à l'agence commerciale du réseau STAR car une offre d'abonnement l'a séduit. Il a probablement déjà voyagé sur le réseau à l'aide d'un ticket et la desserte convient à l'usage qu'il souhaite en faire. L'offre commerciale l'a intéressé car sa fréquence d'usage lui permet de réaliser une économie en s'abonnant, plutôt qu'en achetant ticket après ticket. Quoi qu'il en soit et quelque soit le canal par lequel l'offre tarifaire l'a atteint (prospectus dans sa boîte aux lettres, écriteau dans l'arrêt de bus ou la

³⁰ Ces cartes et d'autres sont disponibles en annexe dans un format plus lisible Cf. annexe 39.

³¹ En utilisant une application du type Viamichelin ou Mappy, il est possible d'obtenir la distance réelle de l'itinéraire le plus court.

station de métro...), elle lui a plu, à moins que captif et résigné, il n'adhère au réseau que par pur dépit, ce qui est possible aussi. Mais les causes de sa venue n'ont pas une grande importance ici. Il souhaite s'abonner et engage donc les démarches nécessaires. Nous allons suivre le chemin emprunté par les informations qu'il va devoir transmettre pour obtenir le statut d'abonné, et en particulier l'une d'entre elles : son adresse.

1. L'information imparfaite

Pour s'abonner, notre personnage se rend à l'agence commerciale où un opérateur l'accueillera et, derrière son guichet, réalisera la procédure d'inscription pour le bénéfice du futur client. Celui-ci va devoir lui communiquer différentes informations. Notons que rien n'oblige l'utilisateur à être honnête, il peut donc mentir (pas sur son âge, ni sur son nom puisqu'on lui demande sa carte d'identité) sur son adresse pour différentes raisons (méfiance, désir de ne pas recevoir de courrier, plaisir du mensonge...). Même s'il est de bonne foi, il peut mentir par ignorance (se tromper de numéro, de commune quand il habite à la limite de deux communes, de nom de voie quand il ne connaît que le nom de sa résidence par exemple). Donc avant même de transmettre l'information, celle-ci peut être déjà faussée pour différentes raisons, mais poursuivons.

2. La communication interpersonnelle.

La communication humaine n'étant pas parfaite, des erreurs peuvent se glisser dans l'adresse lors de la transmission orale (mauvaise articulation de l'émetteur, mauvaise ouïe du récepteur, bruits parasites). La transmission par voie écrite n'est pas forcément plus fiable que la communication sonore, par exemple « 4D » peut avec certaines polices d'écriture être confondu avec « 40 » (notamment sur les cartes d'identité).

Notons que l'opérateur comme l'utilisateur n'est pas omniscient et qu'il peut confondre le nom d'une rue avec une autre, ou mal orthographier les termes qui lui sont transmis (« André Malh~~h~~raux » est une erreur que nous avons relevée à plusieurs reprises). De plus, pressé par la foule qui s'amasse à son guichet (« ils viennent tous en même temps ») et fatigué par la répétition de la tâche l'opérateur peut être plus ou moins attentif.

3. La communication humain-machine

La saisie informatique des données fournies par l'utilisateur permettent de stocker un volume considérable d'informations, de les consulter et de les manipuler facilement. Mais cette saisie est une opération délicate et tactile. À ce moment décisif de nouvelles erreurs s'immiscent dans la précieuse information (fautes de frappe, espace oublié, champs renseignés dans la mauvaise case).

4. L'imperfection des machines

L'ordinateur et surtout le logiciel de saisie en tant que production humaine n'est pas moins sujet et même cause d'erreur. En l'occurrence, l'application utilisée³² par l'opérateur possède plusieurs défauts, surtout pour la saisie de l'adresse. Elle se présente dans l'ordre logique : numéro de voie, type de voie, nom de voie, complément d'adresse, code postal, puis nom de commune. Cet ordre qui correspond à la séquence que va instinctivement exprimer l'utilisateur n'est pas sans poser problème. L'application possède en mémoire un registre des voies de chaque commune de l'agglomération. Mais tant que le code postal et la commune correspondante ne sont pas renseignés, la saisie semi-automatique du nom et du type de voie censée aider l'opérateur dans sa tâche (et assurer une standardisation des données dans la base) ne peut pas être enclenchée. De plus, le registre des voies par commune que le logiciel contient en mémoire (information elle aussi produite par des humains) n'est jamais exhaustif et parfait. Donc quand bien même l'opérateur aurait fait l'effort de saisir d'abord le code postal et la commune, il n'est pas certain que le nom de voie proposé par l'application corresponde à la déclaration de l'utilisateur. Qui croire alors ? Notre client qui soutient mordicus habiter « rue Clemenceau » et non « boulevard Clemenceau » comme le suggère l'automate ou alors ce dernier ? C'est un peu comme le paradoxe du crétois, s'il dit vrai, il ment pour l'application. Comment arbitrer entre les deux ?

5. la complexité du réel

Dans le cas d'un prélèvement automatique, l'adresse du payeur est une donnée cruciale. Notons que le payeur et l'abonné peuvent être deux personnes distinctes, par exemple un parent et son enfant. Si le parent payeur et l'enfant abonné n'ont ni le même nom, ni la même adresse (par exemple un couple séparé ou une famille recomposée), la fiche client de l'abonné doit faire figurer toutes ces informations. Si l'abonné est un touriste ou un résident de passage (un étudiant, un stagiaire, etc...) il ne possède pas forcément une adresse encodée dans la base. Il déclinerait alors l'adresse de ses parents, voire son adresse au Canada. Le dispositif d'enregistrement et de saisie des fiches clients est fait pour des situations stables qui tombent dans des cases prédéfinies.

6. Vieillesse des données

Le problème posé par les personnes mobiles, notamment les étudiants qui déménagent souvent, réside dans l'obsolescence rapide des adresses qu'ils déclarent. Une carte à puce comme KorriGo possède un avantage que tous les usagers n'ont pas encore saisi³³ : elle peut être rechargée sans retourner à l'agence commerciale tous les ans. Sa durée de vie, sauf perte ou maltraitance excède celle de l'adresse de nombreuses personnes. Chaque

³² Une capture d'écran présentée en annexe 40 permet de voir l'environnement dans lequel évolue l'opérateur.

³³ Puisque certains d'entre eux continuent à se rendre tous les ans à l'agence commerciale pour renouveler leur abonnement, alors qu'ils pourraient se rendre chez leur buraliste ou réaliser eux-mêmes la transaction avec un automate situé dans le métro. Cette habitude est héritée de la carte en papier qui n'était valable qu'un an.

année, des personnes changent d'adresse et continuent à être des usagers du réseau. D'autres ont quitté l'agglomération et sont partis avec un titre chargé qui est encore valide.

Mais pourquoi s'inquiéter de la pertinence des adresses ?

L'adresse des usagers d'un réseau de transport ne possède pas la même importance pour l'opérateur qu'elle peut en avoir pour un distributeur d'eau ou d'énergie. En effet, les terminaisons d'un réseau d'énergie sont constituées de compteurs auxquels sont associés des clients et dont dépend la facturation. Si on ne sait pas qui habite à l'adresse indiquée, cela signifie qu'on ne sait pas à qui faire payer la prestation. Dans ce cas, l'adresse est une donnée cruciale pour la comptabilité de l'entreprise.

Dans le cas des transports en communs, les terminaisons du réseau sont des arrêts et des stations. La facturation s'effectue dans différents types de guichets (agence commerciale, prestataires, automates). L'accès au réseau est libre, ce qui oblige à vérifier que les usagers possèdent un titre de transport valide, c'est le rôle des contrôleurs. L'adresse de facturation ne possède une importance que pour les clients qui paient par prélèvement automatique. Et encore, leur adresse de résidence serait fausse que cela n'aurait pas vraiment d'importance, du moment que leur adresse bancaire soit la bonne. Le réseau de transport ne se ramifie pas jusqu'à la porte de ses clients, ce qui limite l'intérêt de ses gestionnaires pour cette information. Mais l'adresse de résidence n'est pas non plus totalement inutile pour l'exploitant.

Le service marketing de l'exploitant

L'adresse postale permet de contacter les clients lors d'opérations de mailing, pour leur proposer des offres commerciales, les inviter à renouveler leur abonnement ou encore enquêter et leur demander leur opinion. Plus le taux d'adresses fausses est élevé, plus le taux de courriers qui n'atteignent pas leur destinataire est élevé. Le courrier que la poste ne parvient pas à transmettre revient à l'expéditeur pour le motif NPAI (N'habite Pas à l'Adresse Indiquée). Cet envoi postal qui rate sa cible possède un coût, mais tant que ce dernier n'excède pas celui du nettoyage de la base de données, l'exploitant préfère conserver dans des cartons les milliers de lettres qui lui reviennent en attendant le jour où leur poids deviendra trop coûteux.

Le service transport urbain de l'agglomération

L'organisation des lignes, des horaires, l'emplacement des arrêts de bus, ... toutes ces prérogatives de l'Autorité Organisatrice les poussent, elle et son exploitant, à posséder la connaissance la plus fine possible des usagers de leur réseau. La grande inconnue de tout

système de transport collectif réside en plusieurs questions : où ? Quand ? Combien ? Quelles origines, destinations, heures de départ et d'arrivée ? Combien de personnes ?

Les destinations sont fonctions du motif de déplacement (lieu de travail, d'étude, d'achat, de service, de loisir, de culture, etc...) et les ingénieurs des transports ont une connaissance assez fine de ce qu'ils nomment les « générateurs de trafic » qui constituent des destinations de masse (hôpitaux, universités, lycées, administrations, centres commerciaux, centre ville, piscines, cinémas, etc...).

Les heures de départs et d'arrivées coïncident avec les rythmes de la vie urbaine, les horaires d'ouverture et de fermeture, marquées par des pics de déplacement (heures de pointe) et des phases plus stoïques (heures creuses). Depuis des années les observateurs notent l'écrêtement des pointes et le nivellement de l'activité tout au long de la journée (ce qui peut s'expliquer par de nombreux facteurs et une stratégie collective d'évitement de l'heure de pointe qui tend à l'étaler).

Le nombre de personnes qui se déplacent, aussi appelé trafic ou fréquentation, correspond à la pertinence plus ou moins grande de la desserte à servir les besoins et les envies de déplacement des dits « voyageurs ». Ce trafic peut être estimé *a priori*, par la desserte de générateurs de trafic, de pôles d'habitat, et par la qualité de cette desserte (fréquence, temps de parcours, prix, confort, etc...). Mais elle peut surtout être mesurée *a posteriori* à l'aide de capteurs, comme les cartes KorriGo par exemple³⁴.

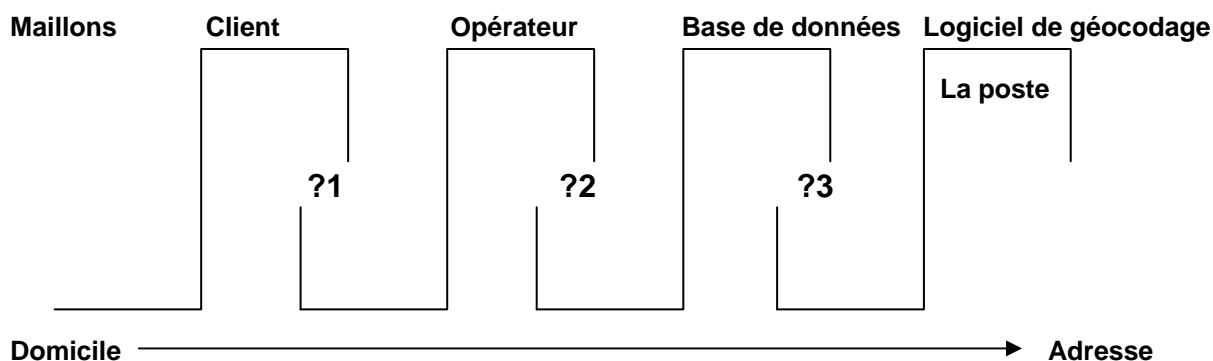
En revanche, l'origine initiale des voyageurs est une totale inconnue. Au mieux, on ne peut que subsumer que le voyageur est venu « de pas trop loin » (400 m pour un arrêt de bus, 600 m pour une station de métro). Le taux de couverture du réseau ressemble donc à des gros disques dont le centre constitue un arrêt. Mais pour quelle raison l'ensemble des arrêts rayonneraient-ils à la même distance ?

La ruse de la technique permet de reconstituer *a posteriori* la distance d'un usager au réseau, en considérant qu'il utilise l'arrêt le plus proche de son domicile. Cette hypothèse implique que le point d'entrée dans le réseau qui le concerne est le plus proche ce qui est probablement vrai en périphérie et beaucoup moins dans le cœur du réseau. Pour ce faire, il est possible de géocoder les adresses postales contenues dans le fichier client. Les progrès des systèmes d'informations géographiques (SIG) permettent de réaliser la cartographie des abonnés d'un service, d'où l'importance de l'adresse postale.

³⁴ Des capteurs tels que ceux qui contrôlent la pression dans les coussins d'airs qui régulent le niveau du métro (pour qu'il se maintienne à la hauteur des quais) pourraient effectuer des relevés de la masse des voyageurs contenue dans la rame. On peut estimer le trafic d'un transport de masse en mesurant les tonnes transportées.

Les erreurs que nous avons relevées au niveau des premiers maillons de notre chaîne des transformations vont se trouver augmentées par un nouveau maillon. En effet, les logiciels de géocodage, tel que le module Téléalas® que nous avons utilisé, possèdent leur propre base de données des voies, qui diffère de celle contenue dans l'application qui sert à la saisie des fiches clients. Par exemple la rue Théodore Botrel, peut s'appeler « rue Th Botrel » pour elle. Même après un nettoyage méthodique de la base client 25% des adresses ne sont pas appariées à un point placé sur la carte. De plus l'intérêt du géocodage des adresses est de placer chaque point à son adresse précise, c'est à dire du bon côté de la rue et au bon niveau. Mais le logiciel de géocodage, qui n'est vendu qu'à des grandes communes n'est précis que pour ces centres urbains³⁵. Quand on sort de la première couronne de Rennes, le logiciel connaît les voies mais pas les numéros. Tous les habitants d'une rue sont donc regroupés en son centre, sur le même point (cela pose un gros problème de précision quand la rue fait 4 km de long).

De ce point de vue, il serait beaucoup plus « simple » et précis que l'abonné, aidé de l'opérateur, localise lui-même son domicile sur le plan. Bien sûr la manipulation prendrait un peu plus de temps et elle impliquerait que l'abonné voie l'écran de son interlocuteur pour confirmer son positionnement. Mais il serait aussi possible que le registre des adresses sur lequel se base la saisie semi-automatique soit préalablement géocodé, ainsi seules quelques adresses non-appariées à un point cartographique seraient saisies manuellement par l'employé.



- ?1 : malentendu, incompréhension
- ?2 : erreur de saisie, coquille
- ?3 : incomplétude, incompatibilité, déménagement

Schéma n°4 : Chaîne de traduction³⁶ suivie par l'adresse

³⁵ L'autre client des éditeurs du logiciel sont les fabricants de GPS. Mais pour eux aussi, la clientèle se concentre dans les centres urbains, la précision déclinant vers la périphérie.

³⁶ Ce type de schéma s'inspire directement de ceux présentés dans Latour Bruno, *La clef de Berlin. Et autres leçons d'un amateur de sciences*, La découverte, Paris, 1993, sauf que nous ne focalisons pas sur la combinaison forme/matière mais sur les erreurs de traduction possibles.

La chaîne des traductions, le long de laquelle se déplace l'information (adresse du domicile) et qui relie l'abonné du STAR à l'opérateur de transport, possède plusieurs maillons et chacun d'eux a des faiblesses et des conditions de félicité particulières. Cette chaîne laisse s'introduire dans le fichier clients des adresses fausses et ces erreurs sont parfois indétectables, car l'information erronée est parfois plausible (ex : l'adresse périmée suite à un déménagement). De plus, l'usage de l'adresse étant double (envoi de courrier et géolocalisation) une adresse peut satisfaire un objectif mais pas l'autre.

Qu'est-ce qui est le plus important : savoir où vit actuellement l'utilisateur ou être en mesure de le joindre le plus longtemps possible ? Dans un cas mieux vaut qu'un étudiant donne l'adresse de sa cité universitaire (adresse temporaire) dans l'autre il est préférable qu'il donne celle de ses parents (adresse plus pérenne).

Billettique et société de contrôle

Nous avons déjà souligné plus haut la dimension orwellienne d'une société dans laquelle chaque déplacement serait tracé. Cette situation de surveillance généralisée reviendrait à poser un bracelet électronique à chaque citoyen. Tracer chaque personne permettrait de constituer des bases de données colossales, mais on peut imaginer des garde-fous qui interdiraient de suivre en particulier telle ou telle personne, sauf en cas de délit ou de crime, il serait alors possible d'interroger la base pour savoir qui se situait dans le secteur au moment des faits. Cette technologie pourrait être utilisée pour traquer des opposants politiques et dévoyée à toutes sortes d'abus de pouvoir, ce qui en ferait un dangereux outil aux mains d'un pouvoir totalitaire.

Dans son étude sur les pratiques disciplinaires, Foucault montrait comment le châtiment est passé de la torture au redressement des corps. La punition des détenus passe désormais par leur surveillance continue et leur maintien dans des positions de travail comme de repos. Leurs existences et leurs corps sont régis par l'institution carcérale. Dès lors, surveiller et punir sont deux termes qui s'associent facilement. Lorsqu'on observe un dispositif billettique (qui n'est pas un traceur, mais un capteur amélioré) : l'aspect surveillance saute aux yeux. La carte est un contrôle d'accès qui identifie son porteur et le geste de la validation est inscrit dans les corps. Mais la comparaison s'arrête là. Le porteur d'une carte KorriGo ne sera pas puni et les traces qu'il a laissées derrière lui ne seront pas utilisées à son encontre, pour la bonne raison que l'objet de la surveillance n'est pas le voyageur, mais le trafic. Le voyageur n'y possède une importance qu'à travers son agrégation avec ses semblables. C'est aussi la raison pour laquelle la billettique, à l'inverse d'un traceur est bien incapable de comprendre l'attachement d'un voyageur à un réseau de transport collectif, car elle ne peut pas opter pour la focale « voyageur » mais seulement la vue d'ensemble du trafic. L'attachement du

voyageur se mesurerait en comptant toutes ses validations (de l'année ou du mois). Comme les données ne peuvent pas être triées par « porteur de carte », elles ne permettent pas de mettre l'accent sur l'attachement et sa dimension personnelle. Ceci dit, quand bien même la billettique permettrait ce type de tri (sans les verrous de la CNIL), l'analyse serait encore aveugle aux usages concurrents³⁷.

Pour éviter les confusions et les amalgames qui entourent la notion de surveillance, nous devons préciser sa polysémie dans le domaine des transports. Dans le tableau suivant nous avons distingué trois types de surveillance à l'œuvre dans le domaine des transports.

Surveillance	Objet	Type de veille	Fonction	Exemples d'agents	Exemples d'interventions
technique	le réseau	monitoring	optimalité et sécurité du fonctionnement	aiguilleurs, services de secours, agents de maintenance, de nettoyage	coordination, réparation, fonctionnement en situation perturbée
commerciale	le trafic	monitoring	utilité et rentabilité du fonctionnement	service marketing, AOTU, élus	ajout ou suppression de ligne ou de course
policrière	la légalité	contrôle policier	respect des lois	police, agents de contrôle, médiateurs	arrestation, amende, jugement

Tableau n°7 : Typologie des surveillances

Le premier type de surveillance s'attelle au bon fonctionnement de l'infrastructure. Il assure la coordination des véhicules en déplacements afin d'éviter des collisions. Il assure la maintenance et la certification des véhicules afin de prévenir les pannes ou les accidents. Il met en œuvre les réponses adéquates pour des situations perturbées spécifiques. C'est une main courante qui relève tous les incidents et les mesures prises pour assurer un fonctionnement continu et en sécurité. Cela peut consister à réparer un véhicule endommagé, à détourner des déplacements vers un itinéraire bis ou à mettre en place un service de substitution. L'observation permanente a pour objectif que le service offert s'approche d'une offre théorique planifiée et à réviser en temps réel l'activité. C'est vérifier que tout se passe comme prévu et détecter les anomalies afin d'y répondre au plus vite pour qu'elles ne prennent pas une ampleur dommageable.

³⁷ A moins que ces usages ne soient eux aussi alignés sur la carte à puce : on peut imaginer une validation avant de démarrer une voiture (c'est le cas avec l'autopartage) ou de prendre un vélo (à Rennes c'est le cas avec le système de vélo en libre service)

La surveillance commerciale se focalise sur les usagers du service offert et répond à des interrogations telles que : L'offre rencontre-t-elle la demande ? Le service est-il utilisé ? Trop ou pas assez ? Autrement dit, l'observateur cherche à savoir si le réseau est utile et/ou rentable. Si le bus est vide ou si l'autoroute est congestionnée, le gestionnaire se trouve devant un problème qu'il va devoir résoudre.

La surveillance policière relève d'un autre ordre, car elle a pour mission d'assurer le respect de la loi et des règles en vigueur. Ici il s'agit de prévenir les dégradations, les violences, les agressions ou encore les vols qui pourraient avoir lieu pendant la circulation des personnes et surtout d'en identifier les auteurs. C'est le contrôle d'alcoolémie ou de vitesse pratiqué par les forces de l'ordre, mais c'est aussi le contrôle de la fraude ou la vidéosurveillance dans les transports collectifs. Il faut bien retenir que malgré son appellation trompeuse, ce contrôle policier n'est pas l'apanage exclusif de la police nationale³⁸. C'est cette définition de la surveillance qui fait porter la suspicion d'abus d'autorité sur l'ensemble des dispositifs de surveillance, alors que la pratique du monitoring (surveillances technique et commerciale) ne possède pas cette dimension répressive.

La billettique est un outil de la surveillance commerciale (suivi des ventes et de la fréquentation) mais elle possède aussi une ramification policière dans le sens où elle agit également sur la fraude en la rendant plus difficile. C'est peut-être ce qui explique la réputation sécuritaire qui affuble la billettique³⁹, mais nous pensons que cette réputation prend avant tout origine dans l'amalgame entre surveiller et punir qui assimile tous les dispositifs de surveillance à des outils de police. C'est pourquoi nous devrions peut-être employer le terme de veille, plutôt que celui de surveillance, pour discuter de la billettique. Le veilleur ou le voyant n'est pas le surveillant, c'est un terme plus neutre, bienveillant et bienfaisant. Être attentif à la fréquentation ne signifie pas nécessairement tracer chaque déplacement. Nous rejoignons Julien Mattern⁴⁰ lorsqu'il critique les travaux de Laëtizia Schweizer et d'autres qui réduisent l'usage de la billettique à une extension du « contrôle social »⁴¹. Si l'histoire contemporaine nous incite à la plus grande prudence quant aux usages possibles des technologies et notamment celles qui produisent et stockent des informations sur la population, nous déplorons l'existence de travaux qui voient dans chaque

³⁸ Ayant été surveillant dans un internat, je peux témoigner avoir pratiqué cette surveillance policière en interpellant les contrevenants de la règle « extension des feux à 22H00 ».

³⁹ En 2006, KorriGo était nommé aux big brother awards par l'ONG Privacy International. Cf. <http://bigbrotherawards.eu.org/article719.html> consulté le 20/08/2010

⁴⁰ Mattern Julien, « Critique de la notion de « contrôle » : le cas de l'informatisation de la billetterie dans les transports publics urbains », Actes du 15^{ème} colloque CREIS-TERMINAL, Les libertés à l'épreuve de l'informatique Fichage et contrôle social, Paris, 2010 http://www.lecreis.org/colloques%20creis/2010/controle_mattern.pdf consulté le 20/08/2010

⁴¹ Schweitzer Laëtizia « Pour une lecture critique de la mise en œuvre des cartes à puces dans les transports publics grenoblois ; comment la nouvelle billettique rationalise le contrôle social », Communication aux Journées d'études du C.R.E.I.S., 2007, 15 p. <http://www.lecreis.org/journees%20d%27etude/JE2007/Laetitia.pdf> consulté le 23/08/2010

outil nouveau l'instrument d'un projet politique d'asservissement que le sociologue nous dévoilerait dans sa grande sagesse.

L'information laissée par l'utilisateur constitue sa contribution à un meilleur ajustement du service à ses besoins. Tout bridage du système limite les informations collectées et préserve d'avantage l'anonymat, certes, mais par ailleurs aussi les potentialités offertes à l'usager. Ainsi nous avons vu qu'il était impossible de connaître l'adresse des utilisateurs d'un point d'arrêt du réseau ou d'une ligne afin d'ajuster leur emplacement et leur tracé. La déconnexion entre les données de ventes et d'usages dans un délai de 48 heures interdit la mise en place d'une tarification par post-paiement mensuel. En effet, pour facturer mensuellement l'usage réel, il faudrait que les deux bases restent connectées pendant un mois⁴². Pourtant c'est probablement dans ce post-paiement que réside l'avenir de la tarification des transports urbains. Aujourd'hui, la tarification est double : ticket à l'unité et abonnement. La grande majorité des utilisateurs sont des abonnés pour qui l'usage est illimité, alors que les occasionnels paient leur voyage à l'unité. C'est parmi ces occasionnels que les transports publics pourront recruter leurs nouveaux adhérents et leur proposer une offre dégressive constituerait un moyen d'incitation, alors qu'avec ce double système (abonnement-ticket) les occasionnels paient le prix fort et sont dissuadés d'utiliser davantage le service. Autrement dit, la tarification des transports en commun produit trois populations : l'une attachée, abonnée et dont l'usage est illimité, l'autre mal attachée doit payer à l'unité, enfin la dernière est totalement détachée de ce mode de transport (les non-usagers). Le paiement à l'unité est une tarification détachante alors que l'abonnement attache, il fidélise et incite à l'usage. Le post-paiement permettrait de rendre la tarification plus attractive pour les usagers occasionnels à condition qu'ils acceptent, en contrepartie d'une tarification dégressive, le décompte mensuel de leurs déplacements.

Le post-paiement possède aussi l'avantage de supprimer les démarches d'achat de titre puisqu'une fois « abonné » l'usager possède un titre à validité permanente qu'il ne paie qu'en proportion de son usage (cela lui évite également le calcul du tarif le plus approprié pour une période considérée).

Le projet sociétal de Big Brother ne se cache pas derrière chaque dispositif électronique et chaque fichier. Le téléphone par exemple rend possible des conversations à distance, mais aussi les écoutes téléphoniques (légales ou illégales) et le relevé des appels émis ou reçus. Personne ne s'offusque de cet état de fait car le téléphone est un objet fermement ancré dans nos existences qui le rend incontestable, peut-être en sera-t-il ainsi de la billettique dans quelques décennies ?

⁴² Le réseau de Tours, Fil Bleu, pratique ce genre de facturation innovante ce qui laisse des doutes quant au respect des recommandations de la CNIL sur l'anonymisation des données de validation.

4.2.3. Exploiter les traces collectées

Le déploiement de capteurs et de traceurs n'a pas pour vocation la surveillance de la société mais d'orienter et organiser l'action collective en l'instrumentant. L'inflation de données générée par le passage de l'enquête sporadique à la mesure continue à l'aide de capteurs oblige à un important travail de synthèse et de vérification. Plus on observe, moins les épiphénomènes sont visibles. Cette veille permanente implique une présence humaine pour interpréter et vérifier la cohérence des données produites.

La politique que l'on peut entrevoir derrière cet investissement dans les capteurs n'est pas sécuritaire mais d'expertise. Pendant des décennies de déclin, la gestion des transports collectifs se faisait à « vue de nez » et à moyen constant. Une enquête Origines-Destinations⁴³ quinquennale fournissait une unique valeur de fréquentation journalière qui était extrapolée par un coefficient multiplicateur arbitraire pour établir une fréquentation annuelle. Cet apparent amateurisme reflétait en fait beaucoup de bon sens et une connaissance acquise par le métier (l'expérience du terrain). L'inflation de données et d'indicateurs atteste donc une certaine reprise en main de l'activité par un affinement comptable. Autrement dit, les politiques publiques prennent de nouveau au sérieux l'activité de transporteur public et se dotent des moyens disponibles de la piloter⁴⁴. Toutes les petites totalisations produites par la billettique (fréquentation annuelle, mensuelle, journalière, par ligne ou par titre) sont autant d'indicateurs permettant d'évaluer la pertinence d'actions menées et d'anticiper des mesures à prendre dans l'intérêt général. Quand Rennes Métropole investit 484 millions d'euros⁴⁵ dans la construction d'une ligne de métro, n'est-il pas de son devoir de mettre en œuvre les moyens de connaître précisément la fréquentation de cette infrastructure ? Des exemples de graphiques issus de la billettique rennaise permettent de mieux comprendre la diversité des indicateurs produits grâce à elle et sont présentés en annexe⁴⁶.

Une fois que l'on connaît précisément l'usage des infrastructures de transport, comment en prédire les évolutions ? C'est l'objet des modélisations.

⁴³ Cf. la méthodologie MDOD décrite au 4.1.3.

⁴⁴ Ce qui contraste avec des décennies de désintérêt croissant de la part des collectivités envers leur réseau de transport collectif Cf. Le Breton Eric, *Les transports urbains et l'utilisateur : voyageur, client ou citoyen ?*, l'Harmattan, 2002

⁴⁵ Rennes Métropole, *Bilan LOTI de la restructuration du réseau en 2002*, Rennes, 2009

⁴⁶ Cf. annexe 38.

4.3. Prédire et modéliser les flux

Dès les années cinquante les villes américaines se sont dotées d'outils probabilistes pour anticiper l'impact prévisible d'une nouvelle infrastructure routière sur la répartition et le volume du trafic. Le modèle à quatre étapes était né⁴⁷ et jusqu'à ce jour, malgré quelques aménagements, il reste la méthodologie de base qui permet de comparer différents scénarii d'avenir et d'ainsi aider la prise de décision. Cette méthodologie a considérablement orienté la forme des enquêtes réalisées (comptages, enquêtes MDOD et enquêtes ménages) car ces dernières constituent les outils de collecte des données entrantes du modèle.

Bien que nous soyons incapables d'en discuter les raffinements mathématiques, nous tenterons d'expliquer brièvement le fonctionnement de ce type de modèle. Le modèle à quatre étapes tient son nom du phasage suivant : génération, distribution, choix modal, affectation.

1. La génération consiste à estimer le nombre de déplacements depuis (émission, origine) ou vers (attraction, destination) chaque petite zone interne au territoire étudié.
2. La distribution va interconnecter toutes ces origines et destinations entre zones afin d'établir une matrice origine/destination de l'ensemble du territoire, conforme à celles obtenues par enquêtes et comptages.
3. Le choix modal va affecter à chaque déplacement le mode le plus approprié et le plus efficace (le plus rapide, le moins cher, le plus direct) Si le modèle est désagrégé il distinguera des comportements différents entre des groupes relativement homogènes (actif avec voiture, actif sans voiture, étudiant, inactif).
4. L'affectation va attribuer à chacun de ces déplacements un itinéraire.

Les quatre étapes peuvent être réitérées (modèle itératif) afin de prendre en compte l'impact du choix de l'itinéraire sur celui du mode emprunté (si trop de personnes optent pour la voiture sur un type donné de trajet, la congestion rendra une alternative en transport en commun plus rapide).

Le modèle doit être calé le plus finement possible sur la réalité observée par enquête. Le modèle doit donc être ajusté et paramétré jusqu'à ce qu'il soit en mesure de produire un scénario s'approchant des enquêtes réalisées. Une fois ce calage réalisé, il est possible de modifier l'infrastructure pour voir ce qu'il se passerait, mais également d'observer comment

⁴⁷ Pour une histoire du modèle à quatre étapes et les biais liés à cette méthodologie, lire Gifford Jonathan, *Urban flexible transport*, Pergamon & Elsevier, Oxford, 2003, 259 p. ainsi qu'en français et de manière bien plus détaillée Bonnel Patrick, « Préviation de la demande de transport », rapport d'HDR, Université Lyon 2, 2001, 409 p.

se comporterait l'infrastructure actuelle avec des évolutions démographiques planifiées, telles que l'urbanisation d'un quartier nouveau ou la densification d'un secteur existant. Le modèle quantifie l'impact sur les déplacements de l'ajout d'habitants ou d'employés dans une zone donnée. Il permet aussi de calculer les gains de temps produits par l'introduction d'une nouvelle infrastructure qui est une donnée clé de l'évaluation *a priori* et du calcul du taux de rentabilité interne d'un projet.

Le modèle à quatre étapes, bien qu'il soit l'unique outil disponible et utilisé, est largement critiqué⁴⁸. Premièrement pour ses erreurs, car il s'est toujours trompé dans ses estimations. Pour sa défense, il faut reconnaître que son rôle n'est pas de fournir des prévisions précises mais de fournir des ordres de grandeurs afin d'aider au dimensionnement des infrastructures et des points de comparaison entre différents scénarii. Deuxièmement, pour son réductionnisme : le modèle vit isolé de variables telles que la conjoncture économique ou l'évolution des prix du carburant, mais aussi de ses propres effets structurants sur le tissu urbain : relocalisation des activités, évolutions du foncier, attractivité économique. Troisièmement les scénarii testés reposent eux-mêmes sur des hypothèses de travail qui ne se réaliseront probablement pas (évolution démographique, nombre d'emplois, secteurs urbanisés).

Et pourtant, c'est à ce modèle myope que l'on demande d'argumenter en faveur de tel ou tel choix d'investissement. Ce sont les gains de temps dans le modèle qui détermineront la rentabilité macroéconomique de projets concurrents. Ce sont ses prévisions de trafic qui permettront d'estimer le report modal engendré par un nouveau TCSP et aideront à dimensionner sa capacité (donc son coût) et juger sa pertinence. Toutefois, les modèles se fondent sur un temps de parcours objectif, qui ne tient pas compte de la perception qu'en ont les voyageurs, ni de leur degré d'appropriation de ces temps de transit. Kaufmann a très bien montré comment le temps perçu handicape les transports collectifs et avantage l'automobile⁴⁹, bien que la multiplication d'activités réalisables dans les transports publics puisse favoriser une meilleure appropriation du temps passé à bord. *In fine*, ce qui compte pour le voyageur ce n'est pas seulement le temps de la montre, mais aussi et surtout l'usage qui peut en être fait.

Une autre critique que l'on peut faire du modèle, c'est qu'il est utilisé de manière irréfutable ou infalsifiable pour Popper. Si le modèle prédit que le scénario A est plus optimal et efficient que son concurrent B et que les décideurs suivent cette recommandation, dix ou quinze ans plus tard au moment d'évaluer *a posteriori* le choix A, il est possible de comparer le réel avec

⁴⁸ Une bonne critique du modèle du modèle est présente dans Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Ile de France, « Perfectionnement et valorisation de SIMAURIF (SIMulation de l'interAction Urbanisation-transports en Région Ile de France) », Rapport d'étude pour le PREDIT, Paris, 2008, 97 p. (p.11-13), mais aussi dans Bonnel Patrick, op. cit.

⁴⁹ Kaufmann Vincent, « Temps et pratiques modales. Le plus court est-il le mieux ? », *Recherche Transports Sécurité*, n°75, 2002, pp.131-143

la prévision, mais on est incapable de reconstituer une réalité dans laquelle B aurait été préféré. Dans le cas du métro rennais⁵⁰, on peut dire que le modèle avait sous-estimé la fréquentation (77 000 voyages par jour prévus à terme contre 90 000 dès la deuxième année) et donc sous-dimensionné l'infrastructure et ses coûts (y compris de fonctionnement). En revanche, pour comparer après la mise en place de A (le VAL) il faudrait relancer une modélisation pour tenter de reconstituer une situation de référence dans laquelle le métro n'aurait pas été construit (B), alors qu'on ne sait pas à quoi aurait ressemblé le réseau de bus, la ville ou la conjoncture économique locale dans cet univers parallèle.

Critiquer l'usage d'un modèle est facile, mais trouver des solutions de rechange s'avère autrement ardu. L'avantage du modèle c'est qu'il offre aux décideurs politiques une expertise technique qui conforte le sentiment de prendre la bonne décision. L'inconvénient de cette médiation technique, c'est qu'elle se confronte à des citoyens mis en équation et compare des choix dans un futur « toutes choses égales par ailleurs ». L'expérience se déroule dans le vide, les habitants du modèle se comportent en véritables professionnels des transports (itinéraire le plus court, temps de parcours le plus faible) et surtout repose sur leurs épaules une « hypothèse de stabilité » de leurs comportements. Cette distribution des rôles avait son sens dans une période de continuité technique, sociale et politique. Tant que l'objectif poursuivi était la « politique de mobilisation infinie » décrite par Sloterdijk⁵¹, que nous pouvons résumer par « libérer le mouvement », le modèle faisait sens pour organiser, prioriser et dimensionner les travaux routiers. Mais lorsque les politiques se donnent pour objectif d'inverser la tendance et donc de modifier les comportements, comment un modèle qui consiste à prolonger la courbe pourrait-il aider à organiser des changements qu'il est incapable de concevoir ?

Cette première interrogation nous conduit à une seconde, celle du choix des indicateurs employés. Nous avons évoqué à plusieurs reprises le fait que le gain de temps permis par une infrastructure de transport était l'alpha et l'oméga à l'aune desquels toute décision est évaluée et justifiée macro-économiquement. Là encore, nous voyons que dans une logique de « mouvement vers le mouvement » gagner du temps est primordial. Mais dans un milieu dans lequel les ressources se raréfient, gagner du temps c'est durer plus longtemps en épargnant la ressource, c'est donc aller plus doucement... *Chi va piano, va sano e lontano* Un petit exemple rendra cette observation plus parlante à l'automobiliste qui sommeille en chacun de nous. Si mon réservoir est plein, rouler à 120 km/h semble l'option la plus

⁵⁰ Notre contribution à l'élaboration du bilan LOTI rennais (Rennes Métropole, op. cit.) nous a permis de nous confronter à ce problème notamment lors d'une journée d'échanges consacrée aux difficultés à appliquer la méthodologie proposée par le CERTU. Cf. CERTU, *Note méthodologique pour l'élaboration des bilans LOTI de TCSP*, rapport, Lyon, 2003 et CERTU, *Recommandations pour l'évaluation socio-économique des TCSP*, Lyon, 2002

⁵¹ Sloterdijk Peter, *La mobilisation infinie*, op. cit.

intéressante, j'arriverais plus vite à destination. Mais si le réservoir contient la quantité exact de carburant nécessaire pour réaliser mon trajet à 90 km/h, alors il est probable que je roule à 80 km/h pour m'assurer de réaliser l'intégralité du trajet. À 120, j'irais plus vite au départ, mais n'atteindrais pas la ligne d'arrivée. Avec la raréfaction des ressources, nous passons de la course de vitesse à la course d'endurance. Un modèle de trafic adapté à la situation actuelle devrait donc se baser sur des indicateurs énergétiques et rechercher la meilleure allocation des ressources, ce qui va dans le sens de la bioéconomie de Georgescu-Roegen⁵². Le calcul de rentabilité d'un investissement pourrait donc s'exprimer en volume de CO₂ non-émis ou en kWh non consommés. Il refléterait alors davantage les préoccupations actuelles. Nous l'avons d'ailleurs constaté avec l'évaluation des péages urbains, comment un péage pourrait-il faire gagner du temps dans des proportions telles que ce gain couvre les coûts de sa mise en œuvre ? Sans défendre la cause du péage, nous devons bien admettre que les objectifs et les données du problème ont changé depuis 1950, mais que le modèle à quatre étapes lui est resté le même dans son principe et dans ses préceptes (gagner du temps, se déplacer plus vite, faire de la place aux automobiles et plus récemment aux TCSP).

Enfin un dernier point nous semble essentiel : les enquêtes de mobilité sont une photographie à l'instant présent de comportements se réalisant sur un territoire, donc un environnement donné, et cette image sert à extrapoler une situation postérieure dans laquelle un élément de l'environnement changerait pour voir comment se comporteraient des agents rationalisés dans ce nouvel environnement. Mais à aucun moment ne se pose la question de savoir ce que les habitants en chair et en os du territoire désireraient. On se passe de leur avis car l'individu est considéré comme égoïste et fermement attaché à sa voiture. Pour nous, savoir quels sont les désirs des habitants du territoire devient incontournable. Leur préférence pour un mode plutôt qu'un autre est secondaire et résultera du nouvel environnement, nous ne pouvons donc pas délibérer à l'avance et à leur place quels seront leurs choix. En revanche, il doit être possible de partir de leurs envies de mobilité pour bâtir un environnement dans lequel elles se réaliseront d'une manière acceptable pour le collectif, donc en ne dilapidant pas les ressources et en limitant l'exposition au bruit et à la pollution des résidents, etc... Il ne s'agit plus de prédire comment le choix modal s'exprimera, mais comment il pourrait s'exprimer d'une manière plus convenable. Autrement dit, comment une offre de transport en commun pourrait répondre aux déplacements désirés ?

⁵² Georgescu-Roegen Nicholas, *La décroissance. Entropie-Ecologie-Economie*, Sang de la Terre, Paris, 1995 (1^{ère} édition 1979)

A l'aide de la boussole cosmopolitique de Boullier⁵³, nous pouvons catégoriser les politiques de définition d'une offre de transport en quatre catégories selon qu'elles combinent certitudes/incertitude et attachements/détachement aux habitants du territoire. Cette boussole permet de composer une pluralité de politiques possibles selon ces variables essentielles que sont la gestion de l'incertitude et la prise en compte des attachements. Elle a également l'avantage de penser ensemble politique et technique et donc d'éviter un grand partage qui neutraliserait la portée politique des techniques. Pour notre transposition de ce modèle nous avons décidé de restreindre l'attachement aux seuls habitants du territoire, car c'est leur prise en compte ou son absence qui semble pertinente dans notre cas.

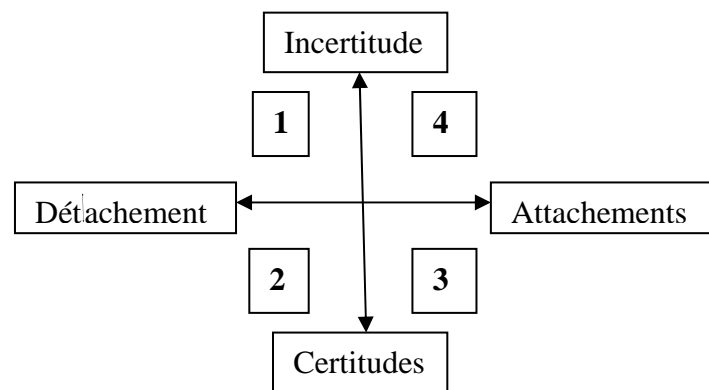


Schéma n°5 : Boussole cosmopolitique de Boullier

1. Incertitude et détachement des habitants : la modélisation, en recréant un habitant abstrait, envisage un futur « toutes choses égales par ailleurs ». La prise en compte de l'incertitude réside dans l'usage qui est fait du modèle, l'utilisateur sait que le modèle va se tromper dans ses prévisions. En revanche, le modèle est un appui pour la décision entre plusieurs scénarii. Toutefois, la définition des scénarii comparés constitue une décision politique en elle-même. En effet, la définition des hypothèses présume bien souvent de préférences déjà fermement établies.

2. Certitudes et détachement des habitants : le décret politique ou la décision tranchée, « *If you build it, they will come* ». Le précepte n'est pas faux, l'offre crée la demande, dans le cas d'une infrastructure de transport, ce mécanisme est décrit par la notion de trafic induit. Selon le paradoxe de Mogridge/Downs, cette voie est très performative et quelque peu tautologique, puisque la route est construite pour répondre à une augmentation de trafic que sa construction engendrera, la prophétie a donc toutes les chances de se réaliser.

3. Certitudes et attachement aux habitants : les enquêtes d'opinion, de fréquentation, les comptages. On demande aux habitants comment ils se comportent. La certitude est élevée car c'est la situation présente qui est auscultée. À partir des évolutions constatées il est

⁵³ Boullier Dominique, « Politiques plurielles des architectures d'Internet », *Sens Public*, n°7-8, 2008, pp.177-202

possible d'anticiper mais sur une période de temps très courte, car le présent devient vite passé. La standardisation des indicateurs utilisés permet de comparer des territoires entre eux et donc d'opérer des classements. Cette commensurabilité permet davantage d'évaluer *a posteriori* que d'envisager l'avenir, un peu comme le suffrage électoral sanctionne un mandat à son terme, lorsque l'élu est candidat à sa propre succession.

4. Incertitude et attachement aux habitants : nous ne connaissons pas de procédure qui prennent en compte à la fois l'incertitude qui réside sur l'avenir, tout en restant attaché aux habitants du territoire. Nous proposons ici de penser une méthode d'enquête qui réponde à ce cahier des charges.

Proposition théorique d'une méthode de recensement des désirs de mobilité et d'une offre théorique de transport collectif

L'idée centrale serait que le public le plus vaste formule ses attentes et les hiérarchise lui-même. Ces attentes, ce sont des déplacements précis que les personnes souhaiteraient réaliser et que les autorités devront organiser. Au lieu de poser des centaines de questions comme le font les enquêtes ménages, cette enquête devrait se concentrer sur des données essentielles minimales : n'enquêter que des trajets réguliers (les autres n'ont pas besoin d'être organisés, ils se grefferont sur l'organisation existante), le but n'étant pas de recueillir l'ensemble des déplacements réalisés par quelques personnes, mais les déplacements structurants et récurrents d'un maximum de personnes différentes. En effet, si l'échantillonnage est utile pour observer des régularités comme les parts modales, il est incapable d'extrapoler la diversité des itinéraires, l'infinie combinatoire des origines-destinations. L'objectif affiché d'une telle enquête serait donc d'enquêter la plus grande part possible de la population, en visant l'exhaustivité d'un recensement général de la population ou de l'enquête OD d'un réseau de TC (80%), pour obtenir l'image la plus diversifiée des itinéraires désirés. Cet impératif quantitatif implique de restreindre le nombre des questions.

Le questionnaire se limiterait à un identifiant personnel lié au talon sociologique (âge, sexe, adresse du domicile, CSP ou revenus, équipement en véhicules, permis de conduire) et pour un nombre limité de déplacements en ordre d'importance décroissant : l'origine et la destination, le(s) jour(s) de la semaine, l'heure impérative (au départ ou à l'arrivée) et éventuellement le mode de locomotion désiré. Le questionnaire serait auto-administré en ligne⁵⁴ afin d'en réduire les coûts, mais aussi parce que l'application informatique permettrait

⁵⁴ La seule référence d'enquête de mobilité en ligne que nous ayons trouvée s'adressait aux non-répondants de l'enquête ménage de Lyon. Bayart Caroline et Bonnel Patrick, « Enquête web auprès des non-répondants de l'enquête ménages déplacements de Lyon (2005-2006) », Rapport final pour le PREDIT, Laboratoire d'Economie des Transports, Lyon, 2008, 260 p. Les auteurs de l'étude n'envisageaient pas la possibilité d'une enquête réalisée intégralement en ligne, à cause du manque de représentativité, problème qui ne se pose plus lorsque l'enquête tend vers l'exhaustivité.

de géocoder chaque point et de demander à l'enquêté de le réajuster si son emplacement automatisé est faux. Le problème d'une enquête par web interposé est qu'elle ne touche qu'une cible réduite, c'est pourquoi les personnes pourraient être également démarchées sur leurs lieux d'activité⁵⁵ (entreprises, administrations et établissements scolaires dans le cadre des PDE, PDA et PDES) ou encore par leur téléphone portable (dont les usagers sont désormais suffisamment nombreux pour être représentatifs). Dans tous les cas, l'enquête nécessiterait une vaste campagne de communication pour son lancement. Notons que les économies réalisées sur les phases de collecte et de codification de l'enquête devraient permettre d'en assurer une large promotion.

Le travail politique consisterait alors à débattre pour définir la part de ces déplacements qui devraient pouvoir être réalisés par les différents modes. Lesquels ont vocation à se réaliser en mode doux (distance faible) en mode collectif (à partir d'une certaine concentration et convergence) ou en mode individuel motorisé (distance trop longue ou itinéraire ou horaire isolés). Ces seuils devraient faire l'objet d'un débat, car de leur définition résultera l'élaboration d'un réseau théorique.

Les trajets les plus courts seraient évincés, car censés pouvoir être effectués à pied ou en vélo. Ensuite les arcs des trajets restant seraient agrégés afin de partager un maximum de tronçons en commun. Au fur et à mesure de cette agrégation, des points de départ et d'arrivée se retrouveraient esseulés, au-delà d'une certaine distance aux tronçons communs ils seraient abandonnés à d'autres modes individuels (voiture, moto). Au terme de ce travail, seules quelques lignes de désir de la ville subsisteraient car c'est par ces axes que circulent les personnes qui peuvent raisonnablement être desservies par des transports en commun dont la fréquence et le sens de circulation serait à définir à partir du nombre de déplacements synchronisables. Bien entendu, les contraintes d'exploitation obligeraient à lisser le service offert pour optimiser son fonctionnement et des marges d'offre supplémentaires devraient être aménagées afin d'accueillir des trajets sporadiques que l'enquête ignore. Mais c'est à partir de ce réseau théorique résultant de multiples demandes de trajets, identiques aux annonces des sites de covoiturage, que serait pensée l'offre de transport collectif. Par ailleurs certains segments du réseau ne seraient pas capables d'accueillir le flux de bus nécessaire et ce dernier devrait être dérivé vers le segment de voirie parallèle le plus proche et le plus apte à drainer ce trafic. De même, les axes de TCSP n'étant pas ajustables comme le sont les itinéraires de bus, le réseau théorique devrait se tordre pour épouser les formes des infrastructures réelles.

⁵⁵ En l'absence d'une telle mobilisation, l'enquête pourrait se réduire aux abonnés et aux usagers potentiels du réseau de transport public. Le site web de l'enquête serait alors lié à celui du réseau. Toutefois, un tel dispositif restreint retomberait dans les travers d'une enquête OD classique, à savoir n'interroger que les seuls usagers en ignorant le marché potentiel constitué par les non usagers.

Il serait facile de communiquer sur une telle enquête car elle représenterait un modèle participatif dans lequel chaque utilisateur apporte sa contribution à l'élaboration de son réseau de transport en commun. Les informations sur les voyageurs ne sont pas captées à leur insu mais elles leur sont aimablement demandées, dans l'intérêt général. La méthodologie d'analyse des données devrait être explicitée aux utilisateurs⁵⁶, car de leur compréhension de l'enjeu dépend l'ampleur de la mobilisation.

Bien entendu un tel dispositif possède aussi ses faiblesses :

- risque de participation trop faible, et donc d'une trop grande homogénéité de l'échantillon, (boycott des réfractaires au transport collectif, ce qui n'est pas grave car s'ils ne veulent pas utiliser le réseau collectif, autant ne pas les compter)
- méconnaissance cartographique des utilisateurs
- risques inhérents aux enquêtes déclaratives (mensonge, oubli, erreur)

Cette ébauche de méthode de construction d'une offre de transport en commun risquerait aussi de produire des résultats surprenants. Intuitivement nous pensons que la demande de transport en commun se retrouvait déplacée : on trouverait à la fois des secteurs où l'offre de TC actuelle devrait être renforcée (les centres urbains et les axes routiers probablement) et d'autres où elle devrait être supprimée purement et simplement, parce que la densité de la demande y est trop faible (les petites communes périphériques). Le transport collectif n'est pas pertinent partout et tout le temps, en atteste la faible fréquentation de certaines lignes de bus. À lutter pour gagner quelques usagers dans des territoires hostiles, le transport public disperse ses moyens et vient à manquer là où il serait le plus utile. Cette remarque renvoie directement à la question des institutions intercommunales et de la gouvernance urbaine, car une enquête de ce type pourrait démontrer à certaines communes périphériques que le service qui les dessert aujourd'hui ne pourra pas être reconduit, faute de besoins véritables. Cela risquerait de créer des tensions entre les communes gagnantes et perdantes, mais la crise passagère permettrait de rééquilibrer la situation au plus long terme (ne plus avoir à céder aux demandes répétées d'une commune).

Quand nous prétendons que certains services devraient être supprimés, nous allons un peu vite en besogne, ils auront surtout besoin d'être recomposés. Ce que nous voulons dire, c'est qu'une ligne de bus est inadaptée en-dessous d'un certain niveau de fréquentation (et de densité humaine) et que dans ce cas des transports collectifs intermédiaires deviennent envisageables. Par intermédiaire, nous entendons toutes les hybridations possibles entre le

⁵⁶ Les seuils de distance dont il était question plus haut doivent donc avoir été préalablement débattus et votés par les instances représentatives locales.

transport public conventionnel et la voiture privative : taxis collectifs⁵⁷ (ou transport à la demande⁵⁸), minibus, covoiturage...

Mais revenons à notre sujet pour conclure cette partie.

4.4. Re-présenter le voyageur fantôme

Par sa nature le voyageur est un objet d'étude fuyant et silencieux, c'est pourquoi nous le qualifions de fantôme, comme le faisait Lippman⁵⁹ avec le public composé de citoyens oscillants entre position d'acteur et de spectateur. Le voyageur est polymorphe et ne cesse de passer d'un état à un autre, parfois au cours d'un même déplacement (multimodal). Les professionnels des transports dont le métier est d'organiser la mobilisation et la circulation de leurs contemporains, se trouvent être les porte-parole de ces êtres entre deux ports. Dans ce chapitre, nous avons réalisé un tour d'horizon des instruments dont ils disposent pour faire parler, compter, catégoriser, prévoir les êtres en mouvement. Nous avons vu que ces derniers se répartissaient entre enquêtes (sondage et comptages), capteurs (y compris les traceurs) et modèles de prévisions. Le passage de la production d'informations par des enquêtes sporadiques à des enregistrements numériques en continu a considérablement décuplé la quantité de données produites sans pour autant remplacer les enquêtes traditionnelles. Ainsi la billettique dans les transports en commun ne remplace pas les enquêtes de fraude (pour prendre en compte les voyageurs qui ne valident pas) ou de Montées-Descentes (puisque la billettique ne permet pas de savoir où descendent les voyageurs), mais les enrichit en les confrontant à de multiples variations saisonnières, journalières et même horaires. Ainsi la billettique permet de suivre la fréquentation dans le temps et rend visible les voyageurs qui valident leur titre⁶⁰. Ce travail de mise en visibilité grâce à la numérisation de la validation autorise une attention plus grande et une meilleure

⁵⁷ Il faut bien faire le distinguo entre taxi et taxi collectif, car si le premier possède une efficacité énergétique faible à médiocre (puisque le chauffeur taxi ne compte pas parmi les occupants du véhicule et qu'il réalise pour chaque trajet des kilomètres à vide entre deux courses qui ne comptent pour la plupart qu'un ou deux passagers) le second peut s'avérer très efficace en déplaçant quatre ou cinq personnes à chaque course et en limitant les trajets à vide. Les pays en développement ont tous développé ce genre de service bon marché et les taxis sont pleins puisque le taux d'équipement en véhicule est faible. Au Maroc, j'ai circulé dans des taxis comptant bien plus de passagers que de sièges, bien sûr la sécurité laisse à désirer, mais rien n'empêche de copier le modèle avec des véhicules fiables et des conducteurs respectueux des règles de conduite.

⁵⁸ Le transport à la demande (TAD) est une forme de taxi collectif subventionnée par la collectivité qui se développe à la périphérie de villes moyennes (Compiègne, Saint-Brieuc ou La Rochelle par exemple). Les utilisateurs réservent à l'avance leur déplacement auprès d'une centrale téléphonique et des courses de taxis sont coordonnées pour mutualiser ces déplacements. Le TAD est donc un taxi collectif public. A Rennes, le réseau de transport public dédié aux handicapés (HandiSTAR) fonctionne sur ce modèle.

⁵⁹ Lippman Walter, *Le public fantôme*, Demopolis, Paris, 2008, édition originale 1927

⁶⁰ Les fraudeurs sont indécélables sauf par enquête. Nous avons aussi vu qu'un réseau de bus gratuit devenait aveugle à sa fréquentation, sauf s'il est équipé de cellules de comptage embarquées.

veille de la mobilité sans pour autant constituer un contrôle social rampant ou une surveillance intrusive. Le voyageur devient visible et il peut compter, dans le sens où la trace qu'il laisse sera prise en compte. Si l'on accepte la métaphore, chaque validation est un vote exprimé en faveur d'une ligne, un arrêt, une course.

Pendant que les Technologies de l'Information et de la Communication engendraient cette évolution radicale des outils d'enregistrement, les méthodes de modélisation n'ont pas connu une telle révolution. Leur adaptation incrémentale les a au contraire stabilisés au point d'en faire de véritables « boîtes noires » que l'on convoque pour lire l'avenir. En effet, leur complexité d'utilisation et de conception les confine entre les mains d'experts qui ne peuvent qu'en vulgariser le fonctionnement (ce que nous avons fait à l'extrême dans la partie précédente) et superviser leur utilisation. Pourtant les résultats obtenus ont un poids important dans la planification urbaine et permettent d'argumenter de manière incontestable, avec des chiffres à l'appui, l'arbitrage entre différentes actions de long terme. De ce point de vue, les analyses technique et économique prennent le pas sur le politique dans le choix des infrastructures.

Néanmoins, les modèles de trafic n'ont pas trouvé de rival sérieux et restent incontournables par défaut. Nous pensons qu'ils ne sont pas adaptés aux changements paradigmatiques et politiques. En effet, leur conception dans le but d'organiser la motorisation et la planification routière⁶¹ les rend suspects dans un contexte où ces objectifs se sont mus en « limitation de la voiture en ville » ou en « promotion des modes lents et collectifs ». Le passage de la vitesse à la durabilité change forcément la manière de poser le calcul.

L'ébauche de méthode d'enquête que nous avons formulée précédemment s'inscrit dans un cadre logique dont les prémisses sont les suivants.

- Le réseau routier est fini, en dehors de quelques aménagements mineurs qui ne nécessitent pas de modélisation mais seulement une bonne connaissance du terrain et des comptages réguliers.
- Seuls les réseaux de transports collectifs peuvent encore faire l'objet d'investissements lourds (les aménagements piétons et cyclables sont d'un ordre de grandeur bien moindre) et nécessitent une connaissance aboutie de la demande de déplacements.
- La diminution des coûts de production des enquêtes grâce à internet permet d'envisager un recensement quasi général de la population concernée.

⁶¹ Bonnel décrit comme suit l'introduction des modèles de trafic en France : « Avec les « modèles à 4 étapes », c'est donc tout un édifice en faveur de l'investissement routier automobile qui se met en place ». Bonnel Patrick, *Prévision de la demande de transport*, op. cit. , p. 17

Cette méthode permettrait de remettre la politique au premier plan dans la définition des modes pertinents pour chaque type de déplacement. De cette discussion pourrait émerger des seuils chiffrés qui pourraient servir à la fois d'objectifs de fréquentation et d'outils d'évaluation. Notre méthode se rapproche du calcul de potentiel de transfert modal à l'aide des distances révélées dans les enquêtes ménages. Il est en effet concevable de décider que les déplacements de moins d'un kilomètre (à vol d'oiseau) devraient se réaliser à pied et constater alors que 23,7 % de ces déplacements très courts ont été effectués en voiture dans le cas de l'enquête ménages réalisée par Rennes Métropole en 2007⁶². L'approche que nous avons décrite se recentre sur le cœur du problème par rapport à l'enquête ménages qui est bien trop lourde pour être déployée sur un échantillon suffisamment vaste pour refléter la diversité des situations géoréférencées en coordonnées x-y, qui sont pourtant essentielles au travail de typologie des flux. En effet, la distance n'est pas un indicateur suffisamment contextualisé pour permettre de classer des déplacements en catégories, c'est leur emplacement relatif aux réseaux de transports et leur convergence ou divergence avec les déplacements simultanés qui les rendent « captables » par différents modes de transport. Ce qui compte finalement, ce n'est pas le mode ou le motif du déplacement, pour une personne lambda le problème se pose en d'autres termes : « il faut que je sois à telle heure à tel endroit ».

Lorsque nous écrivons que le voyageur est un fantôme muet auquel les professionnels des transports tentent de rendre la parole ou du moins de traduire sa présence en graphes ou en tableaux, nous devons préciser que selon son état, l'humain mobile a plus ou moins de chances de faire son apparition.

L'automobiliste est observé de longue date et cette observation est outillée en conséquence. De même, et avec une parenté étroite (dans les outils, mais aussi par la formation des observateurs), le passager des transports collectifs fait l'objet d'une attention particulière, comme nous l'avons montré. En revanche, il n'y a pas de cellule de comptage sous les trottoirs (ou très rarement) et les piétons comme les cyclistes⁶³ demeurent souvent indétectables sur les écrans de contrôle. Cette présence indécélable en dehors des enquêtes déclaratives coïncide avec une faible autorité de ces modes de transport dans l'espace public. Les piétons et les cyclistes font parfois l'objet de comptages à vue, mais ils sont si rares que leur interprétation n'a pas de sens. Par exemple, à Rennes les piétons sont comptés deux jours (printemps et automne) par an dans quelques rues principales du centre

⁶² C'est la méthode proposée par B.Vimbert, « Typologie des flux de déplacements et potentiels de report modal : Strasbourg – Lille – Lyon », présentation aux journées d'échanges sur la mobilité urbaine organisées par le CERTU, 24-25 juin 2008 disponible ici : http://www.certu.info/cdrom/seminairev2/doc/p2-vimbert_v.pdf

Le chiffre de 23,7 % provient de nos propres analyses de l'enquête en vis-à-vis.

⁶³ Sauf s'ils utilisent un vélo en libre service qui produit des enregistrements lorsqu'il est attaché ou détaché de sa borne. Ces systèmes permettent de produire une véritable enquête origines-destinations permanente.

ville, les résultats sont tellement influencés par la météorologie qu'il est difficile de les commenter davantage⁶⁴. L'invisibilité des piétons est telle que c'est finalement les réseaux de transport en commun qui les détectent le mieux, car la montée d'un passager implique sa venue (le plus fréquemment à pied). C'est pourquoi nous avons souligné l'importance de l'adresse du domicile ou du lieu d'activité dans la compréhension des terminaisons piétonnes propres aux réseaux de TC.

Rendre visible les piétons et les cyclistes participe de leur meilleure prise en compte dans les aménagements urbains mais aussi les politiques de déplacements. Tant que leur présence n'est pas établie, leur prise en compte par le collectif reste minimale. Nous faisons ici référence à la première forme de pouvoir (« de prise en compte ») proposée par Bruno Latour, dont la vocation serait de répondre à la question « combien sommes-nous ? », préalable nécessaire au « pouvoir d'ordonnement » qui aurait pour mission de répondre à « pouvons-nous vivre ensemble ? »⁶⁵. Avec les procédures existantes (enquêtes, modèles, études d'impact, enquête publique), les projets d'infrastructure de transports sapent le travail de composition du collectif. Il est clos et l'exploration est terminée d'avance car comme le soulignait Gabriel Dupuy en 1975 : dans le modèle (monomodal à l'époque), le choix modal (la 3^e étape) n'a pour fonction que d'expurger les flux non routiers du calcul afin de restreindre l'analyse à ce qui fait « appel aux dimensions de la route »⁶⁶. Piétons et cyclistes ne prenant pas de place, à quoi bon les compter ? Cette remarque peut sembler datée, mais les modèles multimodaux actuels ne prennent toujours pas en compte les déplacements piétons et cyclistes, il serait d'ailleurs préférable de les appeler bimodaux.

Dans ce chapitre, nous avons voulu montrer que l'action publique sur l'attachement à l'automobile ne se limitait pas à l'usage de barrières, mais qu'elle passait aussi par l'organisation de modes de transports concurrents dans le but de substituer un attachement par d'autres. Parmi ces modes de locomotion « alternatifs », les transports collectifs occupent une place prépondérante car ils bénéficient du statut de service public qui en fait un domaine d'action publique traditionnel, doté de budgets importants. C'est cette prépondérance, ainsi que notre expérience professionnelle qui nous ont fait insister particulièrement sur eux. Mais les gouvernements locaux deviennent également des promoteurs des modes doux, malgré le fait qu'ils les connaissent très mal en réalité. Organiser les déplacements implique d'être en mesure de les observer, de les quantifier et idéalement d'en prévoir les évolutions. Hélas, dans ce domaine les modes doux ne sont pas encore équipés d'instruments d'enregistrement performants et, dès qu'il quitte sa voiture ou

⁶⁴ Cf. Rennes Métropole, Bilan LOTI de la restructuration du réseau en 2002, op. cit. pp. 27-28

⁶⁵ Latour Bruno, *Politiques de la nature*, La découverte et Syros, Paris, 1999

⁶⁶ Dupuy Gabriel, Une technique de planification au service de l'automobile : les modèles de trafic urbain, document de travail, action concertée de recherches urbaines, Paris, 1975 cité par Bonnel Patrick, op. cit. p.17

son bus, le voyageur redevient un spectre que le collectif est bien incapable de situer et d'instituer. Certains diront qu'il résiste à la surveillance et qu'il gagne en liberté en sortant des aires de contrôles, et ils s'en réjouiront. D'autres, qui cherchent à valoriser les modes doux et à leur construire un environnement urbain plus clément, regretteront probablement la volatilité des « espèces » qu'ils tentent d'acclimater et de réintroduire dans le milieu urbain.

Nous avons aussi longuement insisté sur le fait que les méthodes de modélisation et d'évaluation socio-économique dépolitisaient les choix d'infrastructure en les bornant à des gains de temps, méthode qui semble anachronique au regard du tournant politique perceptible. Au lieu de comparer des scénarii d'avenir afin de déterminer lequel fera épargner le plus de temps ou d'argent au collectif, il semblerait légitime de relancer le travail d'exploration avec des outils ad hoc, d'établir de nouveaux indicateurs et de nouveaux instruments d'enquête et de prévision.

Nous avons également évoqué le fait qu'une politique alliant incertitude et attachement aux habitants n'avait jusqu'ici pas été explorée, mais que sa forme pouvait être envisagée notamment grâce aux technologies qui permettent de rassembler une communauté d'utilisateurs potentiels dans un parlement électronique au sein duquel ils pourraient transmettre leurs doléances directement aux gestionnaires du réseau de transport. Un tel instrument permettrait de réaliser un recensement quasi-exhaustif des déplacements réguliers et une large consultation de la population, autrement dit il servirait le pouvoir de « prise en compte » comme le font les enquêtes actuelles, mais comme il prendrait mieux en compte la diversité, cela faciliterait le pouvoir d'ordonnancement dont la tâche est de catégoriser les flux afin de leur fournir ensuite les moyens de se réaliser convenablement, c'est-à-dire conformément aux exigences du collectif. Nous espérons que le lecteur aura bien compris que nous ne dénigrons pas les méthodes existantes, mais que nous déplorons qu'elles se limitent encore trop souvent à répéter des procédures héritées d'un contexte dans lequel les objectifs poursuivis étaient radicalement différents, voire opposés. Les méthodes d'enquêtes historiques constituent déjà un travail remarquable que d'autres domaines de la vie publique ne possèdent pas, néanmoins les changements paradigmatiques actuels et les technologies existantes devraient permettre de réajuster les outils aux objectifs nouveaux.

Du chasseur de fantômes au parlement des voyageurs

Pendant les trois années de ma CIFRE, j'ai activement participé à cette chasse aux fantômes. Chasse est un terme volontairement excessif, car le voyageur n'est pas une proie traquée et pistée pour sa fourrure, il est seulement suivi pour sa connaissance. L'éthologie du voyageur oblige à le poursuivre sans cesse pour mieux connaître sa trajectoire et ses

évolutions. Lui seul détient les informations utiles à l'organisation du service qu'il utilise et pourtant il reste muet. C'est sa vie privée, nous dira-t-on. Non, répondrons-nous car ses déplacements (même en automobile) se réalisent dans l'espace public et doivent être organisés dans l'intérêt de tous. Le trafic n'est autre que la manifestation d'ensemble de ces fantômes mobiles.

Pour attacher le voyageur aux transports en commun, les autorités organisatrices doivent elle-même s'attacher au voyageur, veiller sur eux, les interroger, les dénombrer. L'équipement du chasseur de fantôme se présente sous forme de voyants et d'écrans, mais aussi de cartes et de graphes, comme ceux décrits par Latour et Hermant⁶⁷. Ces totalisations partielles permettent de voir, ce qui serait invisible dans un monde plat, fait d'observations en face-à-face des voyageurs, sans tomber dans l'excès surplombant qui penserait détenir la totalité, comme le panoptique que nous décrivions plus haut. Les « oligoptiques » nombreux mobilisés par les organisateurs des déplacements leur permettent de voir le trafic⁶⁸ (sans toutefois le prévoir). Ce sont ces semi-totalités qui permettent de rendre visible le fantôme du trafic, de lui donner une existence et un contour, préalable nécessaire à toute action sur lui.

Il est remarquable d'observer qu'une ligne de métro comme celle de Rennes ne possède pas de grille horaire détaillée et lisible pour le public. L'utilisateur curieux ne pourra obtenir que des fourchettes de fréquence selon la tranche horaire, car en fait le métro possède une quarantaine de programmations horaires différentes et spécifiques à chaque type de jour, cet ajustement découle de la connaissance de la fréquentation traduite grâce à la médiation billettique. Car un lundi n'est pas un mercredi, et qu'un jeudi de septembre n'est pas un jeudi de février, etc... Le voyageur est ainsi suivi pour être mieux servi. Pour Cochoy, « *capter, c'est observer le parcours d'une cible, pour ensuite l'attirer ou l'intercepter. Définies ainsi, les opérations de captation se déclinent en deux programmes. Le premier programme consiste à entreprendre des actions pour détourner/attirer le vis-à-vis de son chemin, par le déploiement de séductions [...]. Le second programme de la captation consiste au contraire à anticiper la trajectoire de son vis-à-vis, et à chercher à le rejoindre, à l'accompagner, à le comprendre (le cerner/le deviner) ; à se placer sur son chemin et à se présenter dans ses propres termes.* »⁶⁹. La billettique s'inscrit donc clairement dans le second programme : le but étant de capter de l'information qui une fois traduite permettra d'aligner le service sur le trafic.

⁶⁷ Latour Bruno et Hermant Emilie, *Paris ville invisible*, Les Empêcheurs de penser en rond, Paris, 1998, 159 p.

⁶⁸ Une sélection d'oligooptiques issus de nos travaux pour Rennes Métropoles est présentée en annexe. Ils proviennent des enquêtes ménages et OD, ainsi que de la billettique. Cf annexes 34, 35 et 38.

⁶⁹ Cochoy Franck (dir.), *La captation des publics. C'est pour mieux te séduire mon client*, Presses Universitaires du Mirail, Toulouse, 2004, pp. 33-34

Voyageurs et transporteurs sont attachés réciproquement. Le transporteur fait faire des déplacements au voyageur, il lui fait aussi faire des validations afin d'observer la réussite ou l'échec de sa mission. Car si le voyageur n'utilise pas le service qui lui est proposé, le transporteur aura échoué dans sa mission : il ne sera pas parvenu à faire advenir le voyageur. C'est donc bien ce dernier qui par son retour d'information, permet de rendre visible sa présence et donner de la légitimité au service mis en place par la collectivité et qu'il utilise.

Le débat sécuritaire dans lequel nous sommes entré tout à l'heure n'a pas de sens si l'on observe ce que fait faire la billettique au voyageur et à l'opérateur de transport. Le premier doit charger son titre puis valider sa carte à chaque montée (y compris en correspondance), c'est un effort que l'on fait peser sur l'abonné qui doit se comporter comme un utilisateur de tickets. Les organisateurs du service reçoivent par ce biais une quantité d'informations qui leur serviront à ajuster l'offre à la fréquentation observée. Eux-aussi devront plier devant les suffrages exprimés, ou du moins ces enregistrements seront des arguments qui pèseront sur les arbitrages à réaliser.

Qu'est-ce que cela change à leur relation ? Au lieu d'extrapoler un usage à partir des ventes de titre ou d'une enquête ponctuelle⁷⁰, le gestionnaire suit les évolutions de fréquentation de son réseau en continu. C'est en quelque sorte le passage de la photo à la vidéo, au lieu d'avoir une image tous les cinq ans, il en obtient une toutes les dix minutes (avec un décalage de quelques jours, puisque des « validations tardives » remontent dans la base de données avec un décalage pouvant aller jusqu'à une semaine). Ce gain d'information permettra d'ajuster plus finement le service aux habitudes d'usage des voyageurs, de constater des moments de saturation et aussi de supprimer les courses de bus régulièrement vides de tout passager. Comme l'écrit Latour :

« Nous avons déjà vu que si la métaphore des marionnettes n'était pas appropriée, ce n'est pas parce qu'elles étaient activées par de nombreuses ficelles tenues d'une main ferme par des marionnettistes, mais en raison de l'argument selon lequel ces ficelles ne faisaient que répercuter la domination sans aucune traduction. Bien sûr que les marionnettes sont soumises à des attachements ! Mais cela ne signifie en aucun cas que, pour les affranchir, il faudrait couper toutes les cordes... La seule façon de « libérer » les marionnettes consiste pour le marionnettiste, à être un bon marionnettiste. »⁷¹

« La possession et tous ses synonymes sont des expressions tout à fait appropriées pour redéfinir ce que serait une « marionnette sociale ». Les ficelles sont toujours là, mais elles véhiculent de

⁷⁰ Nous rappelons au lecteur qu'une enquête OD donne une valeur de fréquentation pour une seule semaine d'enquête et que son coût élevé oblige à n'en faire une que tous les quatre ou cinq ans. Une autre méthode consiste à sonder les usagers pour connaître leur nombre de voyages mensuel selon leur titre, cette clé de répartition permet de passer des ventes à une fréquentation, si l'on considère que chaque mois les usagers font le même nombre de voyages. C'est la méthode employée à Chambéry.

⁷¹ Latour Bruno, *Changer de société. Refaire de la sociologie*, La découverte, Paris, 2006, p.314

l'autonomie ou de l'assujettissement en fonction de la façon dont elles sont tenues. [...] Quant à l'émancipation, elle ne signifie pas « affranchi des liens », mais bien attaché. »⁷²

Le passage de la billetterie papier à la billetterie électronique dans les transports, permet de mieux attacher le voyageur à son opérateur en permettant une meilleure circulation des informations utiles à l'amélioration du service. Toutefois, le voyageur n'aime pas laisser de traces de son passage (sinon des petits papiers) et encore moins qu'elles soient captées derrière ses pas. Cette idée menace sa liberté et le rend méfiant. Mais à bien y regarder, ce n'est pas la validation en elle-même qui le dérange (90% des voyageurs valident depuis la mise en place de la billettique), mais l'idée qu'il existerait au dessus de sa tête un être ou une organisation qui l'observe et le domine, mais dont il ignore les intentions. Le fait qu'on ne lui a pas demandé son avis renforce cette suspicion. D'où notre réflexion sur une méthode qui demanderait au voyageur de s'exprimer par sa propre voix, bien entendu médiée et traduite par un dispositif permettant d'agrèger la multitude de signaux émis par ce parlement où chacun prend la parole, pour en faire une demande collective intelligible et exploitable. Il est certain qu'une part importante de la population ne souhaitera pas coopérer, mais le reste, composé de volontaires, coordonneront leur déplacements en dévoilant un emploi du temps qui se résumerait à « j'habite ici et je veux être à telle heure, tel jour, là-bas ».

⁷² Ibid. p.317

5. Ré-investir le quartier

5.1. Attacher l'habitant à son quartier

Dans les deux chapitres précédents, nous avons observé deux lignes directrices de l'action publique sur l'attachement automobile. La première met en place des barrières pour contenir la prolifération des véhicules et la seconde s'évertue à promouvoir des modes de déplacements alternatifs pour en faire des attachements concurrents. Ces deux versants orientés-transport de l'action se focalisent sur les modes de locomotion, mais sans remettre en question le système urbain lui-même. Pourtant le voyageur est aussi un habitant, un chaland, une personne dont le programme d'action et les activités dépendent de leur coordination avec d'autres et leur rassemblement dans un lieu (lieu d'emploi, d'étude, de loisir). Nous avons vu combien l'attachement automobile s'exprime à travers des formes d'habitat (le pavillon suburbain), de commerces (l'hypermarché), de lieux d'activité (les ZAC tertiaires d'entrée de ville, les Zone Industrielles). La forme urbaine et la configuration locale des espaces (le design urbain) sont alignées avec un usage systématique de l'automobile. Si le nœud de l'attachement automobile tient si bien, c'est parce qu'il est magnifiquement ficelé. Nous ne pouvons qu'applaudir devant l'ajustement remarquable de l'environnement construit qui a été réalisé en un demi-siècle en Europe et en un siècle aux Etats-Unis, car la ville motorisée est une réussite au regard de la proportion des distances parcourues s'y réalisant en automobile.

Pour réduire cet attachement automobile, il est possible de reprendre cet environnement de manière à le désaligner avec l'usage de l'automobile, c'est ce que nous avons vu avec les barrières techniques. Mais on peut aussi repenser l'organisation urbaine, sans nécessairement utiliser cette médiation, en se focalisant sur la suppression de la mobilité prescrite. Le but d'un tel urbanisme est de rapprocher l'habitant de ses activités en mettant un terme aux pratiques de zonage et de périurbanisation, et en privilégiant une mixité fonctionnelle jusqu'à l'intérieur de l'îlot, qui doit par ailleurs être dense et intégré au tissu urbain. L'habitant doit pouvoir trouver à proximité de son logement une crèche, une école, des commerces, une pharmacie, un cabinet de médecine, une maison associative, un accès au réseau de transport collectif : autrement dit le maximum de services qui s'avéreront utiles au quotidien et éviteront des déplacements. Des surfaces doivent aussi être consacrées aux

bureaux : soit pour fournir de l'emploi aux habitants du quartier, soit pour y maintenir de l'activité sur place toute la journée. L'intérêt de mélanger surfaces de bureaux et de logements dans un même quartier réside dans le fait que cela évite de trop grands déséquilibres entre les flux migratoires pendulaires, ce qui facilite la gestion des transports collectifs. Prenons le contre-exemple le plus célèbre de France : le quartier de la Défense. Cette concentration extrême d'emplois tertiaires engendre des flux considérables Est-Ouest le matin et Ouest-Est le soir. Si le quartier comptait davantage d'habitants, cela impliquerait une densité plus faible d'emploi (qui seraient situés ailleurs) et surtout un rééquilibrage des circulations dans la ville.

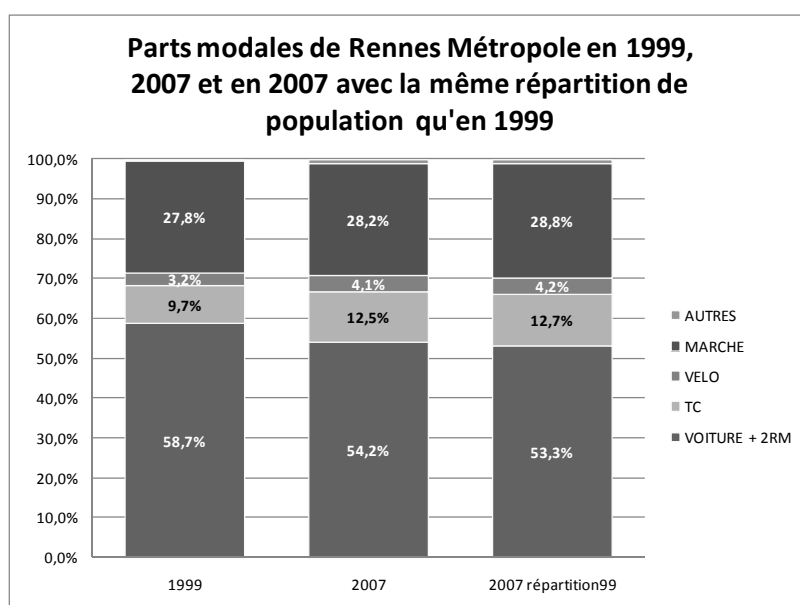
Le lecteur aura compris que le but d'un tel urbanisme n'est pas d'assigner à résidence ou d'obliger l'employeur à loger son salarié aux abords de l'entreprise mais seulement d'éviter d'obliger les personnes à réaliser des trajets longs et nombreux.

Ce courant d'urbanisme émergent possède différentes appellations New Pedestrianism, ville des courtes distances, ville des proximités, ville à portée de main, village urbain... La désignation commerciale n'est pas notre problème. Nous souhaitons seulement souligner la prégnance dans les discours et dans les projets de ce nouveau courant qui s'oppose directement à l'ancien modèle de la ville polycentrique, éclatée et sectorisée.

A Rennes, le modèle local de forme urbaine, la « ville archipel » tente de converger avec le nouveau paradigme, mais la synthèse n'est pas facile. La ville archipel ressemble vue de loin à un mitage périurbain avancé, sauf que les tâches urbaines croissent de manière homothétique (chaque tâche croît en fonction de sa taille relative) et que des pôles d'appui (villes périphériques d'importance locale) regroupent des services de proximité. Je n'ai jamais caché mon scepticisme à l'égard de cette théorie, car en installant des relais d'urbanité en périphérie elle ne fait qu'accroître l'attractivité de la frange aux dépens du centre. Si l'infrastructure de transport n'était que radioconcentrique, les habitants de chaque secteur périphérique privilégieraient probablement leur pôle d'appui local, mais vu le maillage du réseau routier et l'existence de rocade, il est permis d'en douter. De même, l'idée d'une « ceinture verte » et de « campagne en ville », pour séduisantes qu'elles fussent au moment où la route et l'automobile rendaient la ville de plus en plus invivables, elles se paient aujourd'hui en distances supplémentaires parcourues et en coûts d'exploitation du réseau de transport collectif. Nous ne pouvons que rejoindre les auteurs qui défendent un modèle de développement urbain le long d'axes de transports collectifs, modèle dit en « collier de perles » ou en « doigts de gant ».

Si le modèle de la « ville archipel » répond aux problèmes de congestion routière en dispersant les flux, nous la pensons incapable de supprimer des flux prescrits et de concentrer les flux restants pour les rendre captables par les transports en commun comme

le propose le modèle de « ville des proximités ». C'est pourquoi la ville des proximités n'est pas soluble dans la ville archipel à moins d'être totalement dénaturée. La configuration en archipel déplace les flux vers la périphérie comme le démontre aisément la comparaison des enquêtes ménages rennaises de 1999 et 2007 : les flux internes à la ville de Rennes sont passés de 48 à 46 % du volume total pendant que ceux entre les communes périphériques passaient de 28 à 31% et que les autres flux restaient stables⁷³. Un simple calcul confirme que la politique urbaine a pénalisé la politique de transport. En considérant les évolutions des parts modales de la ville-centre et du reste de l'agglomération ainsi que celles de leurs parts de population respectives, nous pouvons calculer un partage modal théorique qui neutraliserait la nouvelle répartition de la population comme le montre le diagramme ci-dessous :



Graphique n°6 : Parts modales de Rennes Métropole, Enquêtes Ménages Déplacements, exploitation personnelle

Si l'agglomération avait conservé sa répartition entre la ville centre et les communes périphériques, la part modale de la voiture aurait pu diminuer d'un point supplémentaire, ce qui se traduirait par la suppression d'environ 25 000 déplacements en voiture chaque jour de semaine. Ce calcul est très modeste et comme il porte sur les déplacements, il ne prend pas en compte le fait que les habitants des communes périphériques parcourent bien plus de kilomètres. Il suffit néanmoins à illustrer l'impact pénalisant de la politique urbaine sur la politique des déplacements.

L'objet de ce chapitre n'étant pas de dénoncer un type de développement urbain, mais au contraire de montrer comment un modèle concurrent fonctionne concrètement. Nous consacrerons les pages suivantes à la politique des déplacements de Freiburg-am-Brisgau

⁷³ Cf. Rennes Métropole, op. cit., tableau p.23.

et plus particulièrement à l'expérimentation originale et heuristique menée dans l'éco-quartier Vauban. La complexité et la richesse de cette dernière étude de cas nous permettra de discuter des points déjà abordés, car le dispositif combine différents leviers d'actions.

5.2. Vauban : un quartier moins voiture pour un habitant plus soigneux

5.2.1. Introduction

Nous souhaitons ici présenter et décrire le fonctionnement d'un quartier volontairement « pauvre en voitures ». Nous partons du constat que la prise en compte de la problématique des déplacements dans les éco-quartiers se limite bien souvent à une offre de transports collectifs renforcée et à des cheminements dédiés aux modes doux. En revanche, rares sont les projets qui explorent plus loin les possibilités de réduire l'usage de l'automobile à sa source, c'est-à-dire au point d'origine des déplacements : le domicile. Si les solutions proposées actuellement en termes d'isolation, de chauffage et d'alimentation électrique séduisent de plus en plus et gagnent en popularité, ce qui leur garantit de proliférer à l'avenir, cela ne semble pas être le cas des dispositifs de réduction de l'usage de l'automobile. La nouvelle utopie urbaine de la ville durable semble se stabiliser dans ses formes architecturales et ses techniques de construction, mais on ne voit pas s'ériger un modèle fiable de quartier dans lequel une mobilité durable serait assurée. Si la notion d'urbanisme *carfree* a été théorisée et que ce modèle a été développé à de nombreuses échelles depuis la ville entière jusqu'au bâtiment⁷⁴, les réalisations qui suivent ce principe se font encore très peu nombreuses et c'est pourquoi nous devons être attentifs à chacune d'entre elles.

L'explication du différentiel de succès entre habitat et mobilité durables semble toute trouvée : dans l'architecture les alternatives sont disponibles et en dehors d'un coût d'investissement supplémentaire, elles n'ont pas d'impact négatif sur leurs usagers. En revanche, réduire l'usage de l'automobile implique de convaincre et d'enrôler l'utilisateur, ce qui est bien plus difficile que de remplacer sa chaudière sans lui demander de réduire sa consommation d'eau chaude ou la température de son logement. Toutefois la consommation d'énergie et les émissions liées aux activités fixes, c'est à dire dans les bâtiments, ne

⁷⁴ Crawford J.H., *Carfree Cities*, International books, 2002

représentent qu'une partie des déperditions consécutives à l'activité humaine et les transports constituent l'autre domaine problématique qu'il faudra traiter pour tendre vers une ville post-carbone, sobre en ressources fossiles et faiblement émettrice de gaz à effet de serre. Pour ce faire, il ne sera certainement pas suffisant de ne compter que sur la conversion individuelle des modes de vie, comme l'appellent de leurs vœux certains manuels et guides pratiques⁷⁵.

À Freiburg-im-Breisgau dans le Baden-Württemberg, l'éco-quartier Vauban a su prendre le risque d'expérimenter avec ses habitants une nouvelle organisation des déplacements et de la mobilité. Sans aller jusqu'à interdire l'accès aux voitures ou supprimer toute offre de stationnement, le quartier met à distance les véhicules et tempère leur usage en évitant de les situer au pas de la porte, dans le jardin ou dans un garage accolé au logement.

Nous commencerons dans un premier temps par décrire le dispositif mis en œuvre pour permettre au lecteur de le comprendre, puis nous observerons son fonctionnement et en ferons l'examen et enfin nous conclurons et prolongerons la discussion sur l'engagement de l'habitant qu'implique une telle démarche, pour qu'elle soit effective et efficace.

5.2.2. Le dispositif à la loupe : le « *Verkehrskonzept* »

L'organisation des déplacements dans le quartier a été pensée en amont du projet d'aménagement dans un dialogue avec les futurs habitants, comme toutes les autres thématiques du quartier (gestion de l'eau, énergie, espaces verts, sociabilité...). Les échanges au sein du « forum Vauban » sont parvenus à un consensus autour d'objectifs tels que :

- limiter le trafic routier traversant.
- assurer la sécurité de tous avec des limitations de vitesses adaptées.
- favoriser l'usage des modes doux par des cheminements dédiés constituant des raccourcis.
- inciter à l'usage des transports collectifs en faisant en sorte que tout habitant soit situé à moins de deux minutes de marche d'un arrêt.
- dissuader de l'usage de l'automobile en supprimant le stationnement privatif accolé au logement et en le rendant payant à la construction comme à la location.

⁷⁵ Balish Chris, *How to live well without owning a car: Save money, Breathe easier, Get more mileage out of life*, Ten Speed Press, Berkeley, California, 2006
Semlyen Anna, *Cutting your car use. Save money, be healthy, be green !*, Green Books, Foxhole, 2007

Le dernier objectif est le plus contraignant du cahier des charges, le plus innovant aussi, et il n'a pas été appliqué à la totalité des bâtiments et de leurs occupants. Les habitants du quartier se divisent en trois groupes au regard de leur rapport à l'automobile : ceux qui ne possèdent pas de véhicule, ceux qui en possèdent un mais n'ont pas de garage privatif, enfin ceux qui possèdent les deux. Nous ne nous sommes pas intéressés à ces derniers car ils constituent la dernière vague d'habitants installés et n'avaient pas été enquêtés lors d'une précédente étude. Les bâtiments qu'ils habitent possèdent des parkings souterrains ou des emplacements en surface dans le cas des logements individuels. Leurs habitants sont donc les mêmes que dans un quartier ordinaire sur le plan du couplage de leur logement à l'automobile.

Le « *Verkehrskonzept* », ou concept des déplacements, consiste à modifier l'architecture du quartier pour y inscrire une nouvelle hiérarchie des modes de locomotion selon leur proximité à l'usage. Il se base donc sur l'hypothèse selon laquelle le logement et le quartier prescrivent des formes de mobilité. Si le pavillon du lotissement suburbain invite à se déplacer en voiture⁷⁶, le quartier Vauban prend le contre-pied exact de ce type d'habitat. Ici l'habitant lorsqu'il sort de chez lui trouve d'abord son vélo, s'il marche un peu il atteint le tramway et un peu plus loin encore, dans un garage collectif à étages il peut prendre sa voiture s'il en possède une. Ainsi la hiérarchie des modes de transport du plus proche au plus lointain est remise en cohérence avec l'ordre dans lequel la collectivité souhaiterait que les habitants les utilisent : d'abord la marche, puis le vélo, puis les transports collectifs et enfin la voiture.

Cette inscription d'un comportement prescrit dans l'architecture et le design urbain revient à déléguer à l'environnement construit le soin de veiller à la moralité de ses habitants, c'est la notion de « délégué non-humain » développé par Latour⁷⁷ et qui possède une proximité avec le concept de « code » chez Lessig⁷⁸. Pour ce dernier, réguler des comportements libres et décentralisés dans le cyberspace nécessite de la part des programmeurs de cadrer techniquement les actions possibles de manière à ce que ni la loi, ni le marché, ni la norme n'aient à s'en préoccuper. Le langage informatique permet cette réglementation à l'intérieur du programme, qui contraint de manière invisible et efficace l'utilisateur du logiciel. De même, le *Verkehrskonzept* est une règle de vie encastrée dans l'aménagement du quartier et l'architecture des bâtiments, une sorte de garde-fou de l'action collective qui l'oriente dans une direction plutôt qu'une autre. Nous voyons donc que Vauban emploie des barrières techniques pour contenir la présence automobile dans une place étroite. Un plan permettra de mieux comprendre cette description.

⁷⁶ Gebhard David, « The suburban house and the automobile », in Wachs Martin et Crawford Margaret (éds.), *The car and the city. The automobile, the built environment and daily life*, Ann Arbor, The University of Michigan Press, 1992, p.106-123
Buckley Drummond, « A garage in the house », in Wachs Martin et Crawford Margaret (éds.), *The car and the city. The automobile, the built environment and daily life*, Ann Arbor, The University of Michigan Press, 1992, p.124-140

⁷⁷ Latour Bruno, *La clef de Berlin. Et autres leçons d'un amateur de sciences*, La découverte, Paris, 1993

⁷⁸ Lessig Lawrence, *Code and other laws of cyberspace*, Basic Books, New York, 1999



Carte n°3 : Verkehrskonzept de Vauban

Sur ce plan on peut observer que le quartier constitue un cul-de-sac à l'Ouest car une ligne de chemin de fer produit un effet de coupure dans la trame viaire. La longue voie centrale qui dessert le quartier, la *Vauban Allee* est limitée à 30 km/h. Elle est bordée de stationnements longitudinaux pour les visiteurs et elle longe une ligne de tramway qui comporte trois stations : une à l'entrée du quartier, une seconde au milieu et la troisième à son extrémité est le terminus de la ligne qui possède une boucle de retournement.

Les parcelles grisées ne possèdent pas de stationnement privatif et leurs habitants qui possèdent une voiture doivent la garer dans les deux garages collectifs situés en entrée de quartier. Ce sont ces parcelles et leurs habitants qui nous intéressent ici. Les rues en forme de U qui desservent ces îlots sont nommées *Spielstrassen* ou *Wohnstrassen* car elles sont des espaces de vie et de jeux pour les enfants plus que des chaussées dédiées à la circulation. Dans ces rues, les automobiles doivent circuler au pas et les habitants ne peuvent y stationner que pour de très courtes durées : pour décharger leurs courses par exemple. Enfin un réseau de cheminement piéton et cyclable relie ces rues entre elles et offre des raccourcis pour les circulations douces.

5.2.3. Du quartier à la communauté Vauban

Sur le papier et vu de tout habitant, le dispositif semble merveilleux et répondre idéalement aux objectifs qu'il s'est fixé, mais pour qu'un tel quartier puisse exister et être habité, ses concepteurs ont dû ruser.

Tout d'abord, le projet comporte trop peu d'emplacements de stationnement par mètre carré d'habitation au regard des quotas fixés par le code d'urbanisme allemand. Une association a donc été fondée, qui regroupe les habitants ne possédant pas de voiture : l'*Autofrei Verein*. Cette association a acheté un terrain qui pourrait être converti en troisième garage collectif si jamais demain ses membres le souhaitaient. Ce terrain permet surtout d'atteindre les quotas légaux dans un premier temps.

Ensuite, un tel concept ne fonctionnerait pas si chaque habitant possédait une voiture, par manque d'espace disponible. Ici une mesure restrictive entre en jeu : chaque propriétaire qui construit un logement avec voiture doit acheter sa place dans un des garages collectifs (18 000 € pour financer leur construction) et chaque locataire paie son emplacement 1 500 € à l'année. Voilà donc une barrière économique à l'entrée. Les habitants qui ont fait le choix d'abandonner leur voiture en venant s'installer dans le quartier ont donc réalisé une économie importante⁷⁹. Ces derniers, en devenant membres de l'association *Autofrei* se sont engagés par contrat avec la municipalité à ne pas acquérir de véhicule par la suite. Pour les aider à vivre sans voiture, le quartier dispose d'une desserte en tramway vers le centre-ville et de plusieurs stations d'autopartage⁸⁰, de plus le quartier possède une offre de commerces de proximité qui facilitent grandement la vie non-motorisée. De même, le quartier comporte des crèches, une école et une maison associative. Cette mixité fonctionnelle s'inscrit dans le concept de ville des courtes distances (*die Stadt der kurzen Wege*) que promeut la municipalité de Freiburg.

L'association *Autofrei* a réussi à obtenir l'engagement de 300 ménages membres, soit la moitié de la population des parcelles dénuées de stationnement privé. Il faut dire que le dispositif résulte d'un processus de participation des futurs habitants, c'est donc à la demande de certains d'entre eux qu'un tel concept a été mis en place. Il semble donc logique que le projet soit parvenu à trouver son public, puisque c'est ce dernier qui en est l'instigateur à travers le forum Vauban. Par conséquent le taux de motorisation du quartier au 1^{er} janvier 2009 n'est que de 167 véhicules pour 1000 habitants contre 392 pour l'ensemble de Freiburg⁸¹. C'est le quartier de la ville qui compte le moins de véhicules par habitant. Sans cela, le principe même du *Verkehrskonzept* serait inadapté puisqu'il faudrait davantage de parking à étages, ce qui reviendrait à consacrer des surfaces supplémentaires aux véhicules.

⁷⁹ Ils ont tout de même dû verser 3600 € pour l'achat de la parcelle *Autofrei*. Pour les propriétaires s'installant dans le quartier, vendre leur voiture représentait donc une économie directe de 14 500 €.

⁸⁰ En mars 2008, la ville de Freiburg comptait 30 stations, 80 voitures et 2091 membres (sachant que ces membres peuvent être des entreprises ou des institutions le nombre des utilisateurs est bien supérieur). Les habitants du quartier ont accès à une tarification combinée autopartage plus abonnement aux transports collectives particulièrement intéressante. Le quartier comptait alors 12 véhicules en autopartage.

⁸¹ Ce chiffre provient des statistiques en ligne de la ville : <http://wiki.stadt.freiburg.de/webkatalog/picto/grafik.gif> consulté le 5/04/2010

5.2.4. Expérimentation et mise à l'épreuve

Observations générales

Une fois le quartier construit et peuplé, comment fonctionne-t-il ? Nous nous y sommes rendu en mars 2008 afin de vérifier sur le terrain l'efficacité du concept.



Photographie n°5 : Entrée principale d'un logement sans stationnement

À l'observation⁸², on constate rapidement que les vélos sont omniprésents comme l'illustre la photographie ci-dessus, que les enfants sont nombreux et que les rues leur appartiennent. Dans un second temps, on observe que la pression exercée sur le stationnement est considérable : les emplacements longitudinaux de la Vauban Allee ne désemplissent pas et le moindre terrain vague devient rapidement un parking sauvage⁸³. Mise à part cette objection, le concept de mobilité semble fonctionner.

Le responsable de l'association *Autofrei*⁸⁴ n'est pas naïf et il concède qu'il se doute que certains membres contreviennent à la règle et ont probablement acheté des voitures ou des motos qu'ils garent dans les quartiers adjacents pour ne pas être démasqués. De même, certains des habitants qui possèdent une voiture ont tendance à ne pas toujours la garer dans le parking collectif et la laisse parfois stationner devant leur logement ou dans la

⁸² Il faut noter que le quartier constitue un site vitrine observé en permanence par des délégations d'élus, de techniciens et d'étudiants venus du monde entier pour s'inspirer de ce modèle.

⁸³ C'était notamment le cas de la parcelle la plus proche du carrefour d'entrée du quartier qui n'était pas encore bâtie lors de mon séjour.

⁸⁴ Avec lequel nous nous sommes entretenus à plusieurs reprises sans réaliser d'entretien formel. C'est avec son aide que nous avons organisé une enquête par questionnaires.

Vauban Allee (occupant ainsi les emplacements prévus pour les visiteurs). Mais bon an mal an, le système fonctionne correctement.

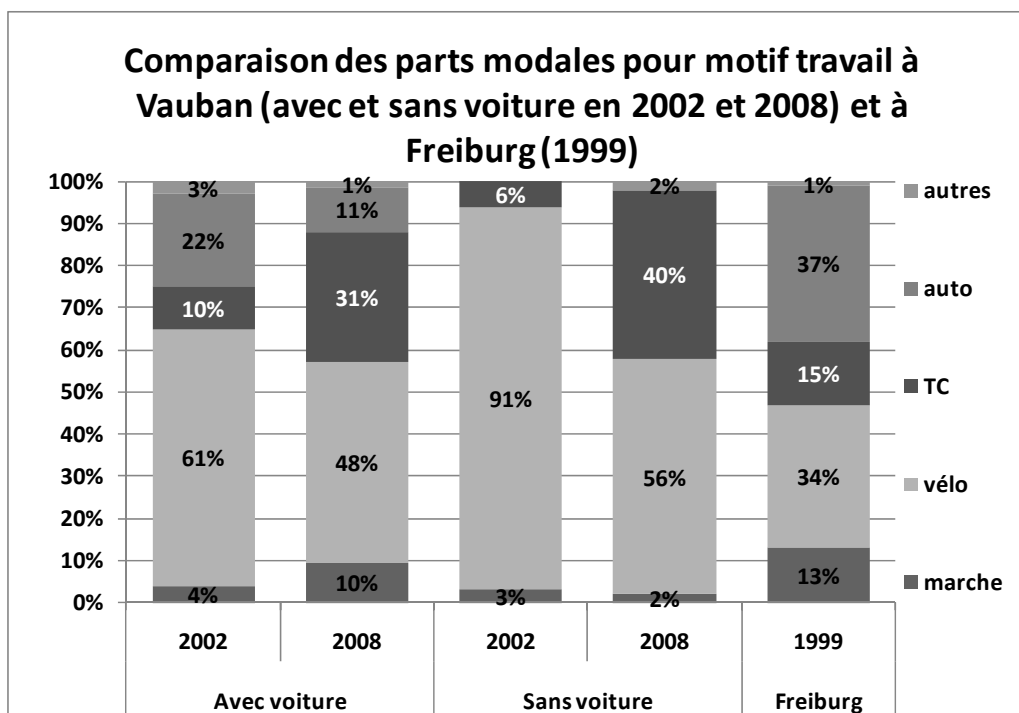
Enquête par questionnaires

Le *Verkehrskonzept* avait fait l'objet d'une enquête par questionnaire en mai 2002 auprès de 247 foyers représentant 438 personnes⁸⁵. Lors de cette enquête antérieure, un exemplaire était posté à chaque foyer qui avait un mois pour le saisir et le renvoyer. Pour augmenter le taux de retour une tombola mettait en jeu différents lots, dont des vélos (ce qui peut sembler un biais). À l'époque, la plupart des habitants venaient à peine de s'installer et la ligne de tramway n'était pas encore en service, car elle n'a été inaugurée que quatre ans plus tard, au printemps 2006. Les habitudes ne pouvaient donc pas encore être stabilisées.

C'est pourquoi je me suis proposé d'organiser une seconde vague d'enquête avec le même questionnaire⁸⁶. Mes moyens étant réduits et mon temps sur place compté, j'ai distribué le questionnaire en main propre à la centaine de foyer que je suis parvenue à approcher au porte-à-porte. Parmi eux 64 ménages, comptabilisant 118 adultes (58 sans et 48 avec voiture) ont renvoyé leurs questionnaires auto-administrés. Les variations constatées entre 2002 et 2008 proviennent en partie de la faiblesse des échantillons et par conséquent les intervalles de confiance sont importants. Une fois énoncée cette mise en garde, la véritable évolution qu'on observe et à laquelle on pouvait s'attendre, est la mise en service de la ligne de tramway qui a engendré des gains de parts de marchés significatifs pour les transports collectifs (TC).

⁸⁵ Nobis Claudia et Welsch Janina, « Mobility management at the district level : the impacts of car-reduced district on mobility behavior », présentation à la 7th european conference on mobility management, Karlstad, 2003

⁸⁶ Le questionnaire et quelques graphiques issus de son exploitation sont présentés en annexes 41 et 42.



Graphique n°7 : Parts modales pour motif travail à Vauban (2002 et 2008) selon le type d'habitant (et à Freiburg en 1999 pour comparaison)

Si l'on observe l'évolution des parts modales pour motif travail/étude, on constate que pour les personnes avec voiture, la part des déplacements réalisés en voiture est divisée par deux pendant que celle des TC est multipliée par trois. Le gain des transports en commun provient du transfert depuis la voiture, mais également depuis le vélo, qui représente pourtant encore un déplacement au travail sur deux.

Pour les personnes sans voiture, la part des TC a sextuplé de 6 à 40 % et ici l'intégralité du report provient du vélo qui passe de 9 à 6 déplacements au travail sur 10. Malgré ce transfert vers le tramway, la part de la bicyclette reste donc considérable chez les habitants sans voiture comme avec, et nettement supérieure à celle de la moyenne des habitants de Freiburg⁸⁷.

Mais cette progression prévisible de l'usage des transports en commun ne doit pas nous faire passer à côté du fait le plus saillant qui est que les habitants de Vauban utilisent très peu l'automobile pour se déplacer. Il n'y a rien d'étonnant dans le fait que les habitants sans voiture n'utilisent pas ce mode, c'est pour ainsi dire mécanique. En revanche, que leurs voisins qui en possèdent une l'utilisent aussi peu pour se rendre à leur lieu d'activité, voilà qui est pour le moins surprenant. Cette observation est généralisable pour l'ensemble des

⁸⁷ Dont l'usage du vélo est lui-même nettement supérieur aux habitants de Strasbourg, qui sont les plus grands utilisateurs de ce mode en France avec 6% des déplacements tous modes confondus en 2009.

motifs de déplacements⁸⁸ : les habitants de Vauban qui possèdent une voiture l'utilise très peu comparativement à la moyenne des fribourgeois.

Plusieurs facteurs contribuent à expliquer cette différence sans que nous puissions pondérer leur action respective :

- Les habitants de Vauban ne sont pas aussi hétérogènes que la population de la ville entière. Ils sont principalement recrutés parmi une bourgeoisie cultivée et cette population se compose essentiellement de jeunes couples avec enfants. La moyenne d'âge des ménages ayant répondu à nos questionnaires est de 27 ans avec les enfants et de 44 ans si nous ne considérons que les personnes âgées de 18 ans et plus⁸⁹. En dehors des effets de génération et de catégories socioprofessionnelles, les habitants de cet éco-quartier partagent par définition une certaine sensibilité à l'environnement.
- La configuration du quartier et son *Verkehrskonzept* que nous avons décrits ci-dessus. Le quartier, par sa forme et sa localisation est particulièrement favorable à l'usage des modes alternatifs à l'automobile et décourage l'usage de cette dernière pour de courts trajets. C'est le script du design urbain que nous avons décrit plus haut qui joue son rôle.
- Un effet de renforcement communautaire que nous tenterons de caractériser dans la partie suivante.

Du point de vue de la réduction de l'usage de l'automobile, le quartier tient ses promesses puisque même lorsqu'ils en possèdent une, les habitants du quartier l'utilisent moins que les autres. Le questionnaire utilisé pour l'enquête comportait une partie commune à l'ensemble des personnes interrogées et une autre spécifique aux ménages selon qu'ils détiennent une voiture ou non. L'analyse de cette seconde partie du questionnaire nous apporte des éléments de compréhension supplémentaires.

Tout d'abord à propos des personnes qui ne détiennent pas de véhicule : sur les 58 répondants, 11 n'en ont jamais possédé auparavant, mais 47 se sont séparés de leur véhicule, dont 25 en venant s'installer dans le quartier. Cela démontre que le dispositif n'a pas fait que recueillir des ménages déjà non-motorisés, mais qu'il a aussi produit des conversions, autrement dit des démotorisations. Bien que 36 des habitants sans voitures interrogés affirment ressentir parfois un manque de ce fait, seules 6 trouvent que

⁸⁸ Néanmoins, le motif travail est le motif pour lequel les habitants utilisent le moins la voiture, puisque c'est un déplacement routinier et extrêmement planifié.

⁸⁹ Les statistiques en ligne de la ville nous apprennent qu'au 31/12/2009 à Vauban les tranches d'âges inférieures à 50 ans sont sur-représentées par rapport à ce qu'elles sont dans la population totale de Freiburg. A titre d'exemple les moins de 15 ans représentent 25,9 % des habitants de Vauban contre 13,8% de ceux de Freiburg. Voir la pyramide des âges http://wiki.stadt.freiburg.de/webkatalog/pdf_grafiken/Stadteile-quer-Vauban.jpg consulté le 4/04/2010.

l'organisation de la vie sans voiture est « moyennement aisée » pendant que 29 trouvent cela « facile » et 23 « très facile ». Aucun n'affirme que ce soit « difficile » ou « très difficile ». Interrogés sur leur éventuel achat d'un véhicule à l'avenir, 5 affirment y penser mais sans passer à l'acte concrètement, 14 s'y refusent parce qu'ils ne peuvent pas (revenir sur leur décision, payer le garage) et 39 s'y refusent parce qu'ils ne le veulent pas. Les cinq personnes qui songent à faire machine arrière font toutes partie des vingt-cinq habitants convertis par Vauban. Une rechute pour cinq tentatives de sevrage, le taux d'échec est largement inférieur à celui de l'arrêt tabagique, si l'on s'autorise la comparaison.

Lorsque l'on s'intéresse symétriquement aux personnes qui détiennent un véhicule, on constate que sur les 48 répondants, seuls 36 ont rempli cette seconde partie du questionnaire car les 12 autres ont dû penser qu'elle ne les concernait pas car elle était précédée des questions destinées aux ménages sans voiture. L'aléa qui réside dans les réponses suivantes est donc plus important. Néanmoins, comme pour les personnes sans voiture, nous devons être attentifs aux jugements qu'ils portent sur le dispositif, qu'ils vivent au quotidien. Tout d'abord, une part de ces habitants aurait très bien pu abandonner leur véhicule en s'installant à Vauban : 9 ont vraiment hésité, 10 y ont simplement réfléchi et ce n'est que pour les 13 personnes restantes que la question ne s'est même pas posée. On voit donc que ces personnes ne sont pas en majorité des automobilistes invétérés. D'ailleurs, 15 d'entre elles s'imaginent parfaitement ne plus utiliser de voiture un jour (11 ne conçoivent pas cette hypothèse et 6 ne savent pas). Il faut dire que c'est sur eux que repose la contrainte d'aller chercher et garer le véhicule dans le garage collectif. Interrogées sur la fréquence à laquelle cette contrainte est ressentie : seules 7 personnes affirment que cela n'arrive « jamais » et 9 « rarement », pendant que 16 concèdent que cela arrive « parfois » et 4 « souvent ». Cette pesanteur du dispositif devrait les inciter à enfreindre la règle qui les empêche de stationner devant leur domicile. Une question leur demande frontalement à quelle fréquence ils fraudent et stationnent plus d'une heure devant leur habitation. Il est coutumier que dans leur réponse à ce genre de question les personnes minorent leur déviance et n'avouent qu'en partie leurs infractions aux règles. Sans surprise, aucun répondant n'a opté pour la réponse « très souvent », néanmoins 4 reconnaissent le faire « souvent » et 10 « parfois », pendant que 15 répondent « rarement » et 5 « jamais ». Ces réponses attestent d'une certaine licence dans l'application du règlement et surtout d'une hétérogénéité du groupe.

De l'extérieur, nous aurions pu penser que seuls les habitants sans voiture auraient intérêt à ce que les habitants avec voiture respectent la règle, alors qu'une partie de ces derniers souhaiteraient que la pression qui repose sur leur épaule se relâche pour leur permettre

d'éviter le détour systématique par le garage collectif. Mais l'analyse de nos questionnaires converge avec les propos tenus par le responsable de l'association *Autofrei* et nous confirme que les deux groupes sont hétérogènes et que dans chacun d'eux se trouvent à la fois des puristes et des laxistes, des personnes convaincues et d'autres qui doutent. Au sein du groupe des habitants qui possèdent une voiture, nous voyons des usagers très modérés et très respectueux du règlement qui doivent pester contre l'attitude laxiste d'un de leur voisin, pendant que chez les habitants sans voiture, certains comprennent celui qui se gare devant chez lui et aimeraient bien s'acheter un véhicule, s'ils ne l'ont pas déjà fait... Autrement dit dans chacun des deux groupes on compte à la fois des partisans de la règle et des contrevenants qui cohabitent et négocient au quotidien l'actualisation de la règle⁹⁰.

5.2.5. La force du collectif

Nous allons maintenant nous intéresser au facteur explicatif du faible usage de l'automobile que nous avons qualifié de « renforcement communautaire » et que nous avons jusqu'ici laissé de côté. Il aurait été parfaitement possible pour les aménageurs de subdiviser le quartier de manière à ce que les habitants sans voiture et avec voiture ne se côtoient pas. Ainsi les habitants sans voiture auraient hérité du bénéfice intégral pour leur qualité de vie d'un quartier sans la moindre voiture, pendant que les habitants avec voiture se seraient arrangés avec leurs autos.

Sans que nous sachions réellement si cela résulte d'une intention, cette option n'a pas été retenue et il a été préféré le mélange des deux populations. Ceci a pour effet des petits mécontentements de part et d'autre. Parmi les habitants sans voiture, les « vrais », certains estiment que le *Verkehrskonzept* est un « mensonge »⁹¹ et qu'en fait le quartier est juste un peu moins « orienté-voiture » que la normale et que les véhicules y restent bien trop nombreux. À l'autre extrémité, nous retrouvons des passagers clandestins de l'action collective qui garent la voiture qu'ils ne sont pas censés détenir dans le quartier voisin ou encore qui abusent du stationnement dans les *Spielstrassen*. Ces deux tendances, au laxisme et à l'orthodoxie, sont en tensions permanentes et se régulent mutuellement.

Il faut dire que le quartier constitue une communauté de voisinage où tout le monde se connaît ou presque, car le quartier Vauban possède une identité forte dès sa conception et

⁹⁰ Cela va dans le sens de « l'analyse stratégique » développée dans Crozier Michel et Friedberg Erhard, *L'acteur et le système. Les contraintes de l'action collective*, Le Seuil, Paris, 1977 et Friedberg Erhard, *Le pouvoir et la règle. Dynamique de l'action organisée*, Le Seuil, Paris, 1993, 327 p.

⁹¹ « *Das ist ein Lüge* », c'est l'expression employée par un habitant à vélo avec qui j'ai discuté pendant que je distribuais les questionnaires.

qu'il se fonde sur l'engagement de ses habitants dans les groupes d'auto-promotion⁹². Depuis le Forum Vauban jusqu'à la maison associative, rares sont les habitants qui sont totalement anonymes et détachés de ces réseaux d'interconnaissances. En conséquence, chacun doit faire preuve d'un minimum de bonne volonté devant son voisin et de cette façon le collectif se tire vers le haut.

La critique objectera que ces relations villageoises doivent finir par générer une ambiance de caserne⁹³, une surveillance réciproque malsaine qui oblige à se conformer à des normes projetées par le regard des voisins. Ce climat réduirait la liberté d'agir et constituerait une forme d'enrégimentement, une ingérence dans la vie privée. C'est le point de vue qu'on pourrait attendre d'une personne pour qui toute interdépendance et toute appartenance seraient vécues sur le mode de l'aliénation. Mais on peut également voir ce phénomène sous un autre jour, comme celui dépeint par Jacques Donzelot⁹⁴ lorsqu'il traite du *community building* et du phénomène d'*empowerment*. Il est vrai que les règles que les habitants de Vauban se sont engagés à respecter sont plus contraignantes que la loi en vigueur. Aucune loi n'interdit de se garer devant chez soi ou d'acheter une voiture, aucune amende ou sanction ne sera appliquée à celui qui ne respectera pas le *Verkehrskonzept*. Mais les habitants ont choisi ou du moins accepté ces règles avant de venir s'installer dans ce quartier auquel ils sont désormais attachés. C'est donc le collectif constitué par les habitants et leur quartier qui prend pouvoir sur lui-même et y régule les comportements, et non une police des conduites qui viendrait de l'extérieur imposer sa conception de l'ordre. Ce collectif est la résultante des interactions des habitants dans leur quartier, il ne peut donc pas se réduire à un simple syndic de copropriété.

Une inconnue inhérente à ce processus se pose dans la durée, car son existence comporte son lot d'incertitudes. Comment va vieillir ce collectif, dans tous les sens du terme ? Les jeunes ménages vont vieillir et leurs enfants vont grandir. Ces derniers suivront-ils la voie de leurs parents ? Avec l'âge, l'engagement des parents tiendra-t-il bon ou la pratique du vélo deviendra-t-elle plus occasionnelle ? Et que se passera-t-il quand les relations de voisinage tourneront à la querelle ou lorsque les ménages se renouvelleront du fait des déménagements successifs et des rotations d'occupants propres à toute habitation ? Ces questions restent en suspens et il faudra veiller à observer comment se poursuit l'expérimentation de Vauban.

⁹² *Baugruppe* se traduit littéralement par groupe de construction, mais le terme d'auto-promotion semble prendre sa place dans notre langue.

⁹³ Il faut noter que le quartier Vauban est une opération de renouvellement urbain sur le territoire d'une caserne militaire bâtie par les nazis en 1936 et occupée ensuite par l'armée française jusque 1990.

⁹⁴ Donzelot Jacques, Mével Catherine et Wyrekens Anne, *Faire société. La politique de la ville aux Etats-Unis et en France*, Seuil, coll. « La couleur des idées », Paris, 2003

L'autre limite principale du dispositif se pose en termes de transférabilité. En admettant que le *Verkehrskonzept* fonctionne, les aménageurs de tous pays souhaiteront s'en inspirer et exporter ce modèle. Mais il paraît impossible de le dupliquer en l'état, sans l'adapter et le traduire dans chaque contexte local. D'abord parce que Freiburg n'est pas n'importe quelle ville. La municipalité mène depuis plus de quarante ans une politique avant-gardiste en faveur du tramway et du vélo, mais aussi de l'énergie solaire. Mais également parce que ce modèle nécessite et repose sur un habitant vertueux et engagé dans son quartier. Nous devons ici nous pencher sur cet attachement au quartier. Quelle est donc la nature de cet investissement social de l'habitant dans le territoire avoisinant et comment s'assurer de son développement ?

5.2.6. Un habitant engagé qui prend soin de son quartier

L'attachement au quartier semble relever d'un souci du proche en tant que part de soi, alter-ego et milieu envers lequel la personne tend à être attentive et bienveillante. Liane Mozère⁹⁵ a établi un lien entre le « souci de soi » foucauldien et l'éthique du *care* développée par Tronto. Dans une telle optique et pour poursuivre le propos entamé plus haut, le voisin qui veille à l'actualisation du règlement intérieur ne peut pas être considéré comme un « citoyen-relais » de la police, mais bien-plus comme un gardien du vivre-ensemble et du bien-être collectif. L'habitant, parce qu'il aime son quartier, souhaite le protéger et veille sur lui. Il est vigilant aux moindres signaux qui attesteraient de périls ou de dégradations qu'il serait en mesure de prévenir ou de guérir. Conscients de la fragilité du collectif, ses membres savent qu'ils en sont les gardiens et les garants, que si tous cessaient progressivement de veiller, le climat se dégraderait très rapidement et le quartier deviendrait invivable.

La question qui se pose dès lors peut se formuler ainsi : comment peut-on susciter cette attention au quartier et son investissement par les habitants ? Voilà qui semble bien plus compliqué à résoudre, car l'amour ne se décrète pas. Pour Tronto comme pour Foucault, le *care* et le souci de soi sont immanents et le collectif n'a pas véritablement prise sur eux, sinon par l'éducation. Toutefois le cas de Vauban peut nous apporter des pistes quant aux pré-requis nécessaires à l'épanouissement de ce *care*. Dans ce quartier, l'investissement des habitants a été garanti par le Forum Vauban et les groupes d'auto-promotion qui ont certainement découragé l'installation des ménages en recherche d'anonymat et d'absence de relations de voisinage. En effet, une bonne partie des habitants de Vauban se souciaient

⁹⁵ Mozère Liane,, « Le « souci de soi » chez Foucault et le souci dans une éthique politique du *care*. », *Le Portique* [En ligne], n° 13-14 , 2004, mis en ligne le 15/06/2007, <http://leportique.revues.org/index623.html> Consulté le 13/04/2010

du quartier alors qu'il n'était encore qu'une caserne à l'abandon qu'il fallait réhabiliter. Ils ont participé à son réaménagement et à l'élaboration de ses règles innovantes. Nous pouvons donc penser que le *Verkehrskonzept* pris isolément n'aurait aucune chance de fonctionner s'il était transposé en l'absence d'une démarche de participation des futurs habitants à l'élaboration de leur nouveau quartier.

L'idée de réhabilitation ne doit pas être négligée, elle doit avoir son importance. Il est d'ailleurs frappant de voir qu'à Amsterdam un projet équivalent à celui de Vauban (et tout aussi réussi d'ailleurs), le *GWL Terrein*, a été bâti en lieu et place de l'ancienne usine de traitement des eaux de la ville. Le projet de réhabilitation d'une friche industrielle ou d'une caserne militaire, comme c'est ici le cas, place d'emblée les habitants et le quartier dans l'histoire de la ville. Cela génère de la curiosité, mais aussi un lien fort de quasi-filiation, l'habitant devient en quelque sorte héritier de l'histoire de sa ville. Il devient par la même occasion, responsable de la préservation d'un patrimoine vulnérable qui aurait pu disparaître. À l'inverse, un quartier qui constitue une urbanisation nouvelle, un lot de bâtiments surgissant *ex-nihilo* d'une parcelle agricole ne possède aucune histoire. Les sites réhabilités sont souvent très attachants et possèdent une identité préalable que les habitants ou les usagers pourront s'approprier bien plus facilement, car ils ne sont pas placés devant une feuille blanche décontextualisée, ni face au résultat d'une politique de la table rase ou à une duplication d'un modèle standardisé. Qu'on pense au bâtiment de la fabrique LU à Nantes qui est devenu un centre culturel très fréquenté et baptisé le *Lieu Unique*, en hommage à l'entreprise, voilà un lieu attachant. Aujourd'hui qu'il est acté à peu près partout que la ville doit se densifier et se reconstruire sur elle-même, les friches et les bâtiments anciens constituent des emplacements de premier choix pour construire la ville durable. Les villes doivent se réapproprier leur histoire et les bâtiments délaissés qui en font partie et pour ce faire, elles pourront compter sur l'investissement de leurs habitants, qu'elles devront être en mesure de susciter.

5.2.7. Conclusion

Nous pensons avoir démontré que l'expérimentation en termes de mobilité durable menée à Vauban constitue globalement une réussite, bien que des doutes puissent être formulés sur son évolution à plus long terme. Effectivement, nous avons constaté une sur-représentation des classes d'âges jeunes parmi la population et cette homogénéité générationnelle risque d'engendrer des problèmes liés aux cycles de vie. Néanmoins, pour le moment le dispositif est opérationnel et remplit parfaitement sa fonction de réduction de l'usage de l'automobile.

Les spécificités de l'ensemble du projet expliquent ce succès et il est probable que le même système de déplacements ne fonctionnerait pas ailleurs, s'il était transposé isolément. Ainsi, si les habitants décidaient de ne pas respecter leur engagement à ne pas stationner devant leur domicile, le dispositif s'effondrerait. Si l'aménagement prescrit des comportements et agit comme un délégué non humain de l'action collective comme nous l'avons remarqué, il préserve toutefois une flexibilité qui autorise la circulation et le stationnement des véhicules dans les *Spielstrassen*. En optant pour un degré de prescription supplémentaire, on aurait placé des obstacles avec contrôle d'accès en entrée de rue. La flexibilité du système qui a été préférée place l'habitant en responsabilité et c'est à lui seul de veiller au bon fonctionnement du dispositif. Un tel système ne peut donc pas être promulgué à l'encontre, aux dépens ou en l'absence de la participation active des habitants. Un tel projet vit de l'investissement et de l'engagement de ses habitants : c'est simultanément sa force et sa faiblesse. Son bon fonctionnement dépend intégralement de la vitalité et de la cohésion du collectif. Si les habitants prennent soin de leur quartier parce qu'ils y sont attachés et par conséquent soucieux de sa préservation, alors ce genre de régulation par le collectif fonctionne. Si *a contrario*, les habitants délaissent leur quartier, s'en désintéressent, ne s'en soucient plus et n'en prennent plus soin, alors le collectif s'affaiblit et les tendances centrifuges auront tendance à éroder tout pouvoir de la règle. La réalité n'est bien évidemment pas toute blanche ou toute noire, mais si un habitant sent que lorsqu'il ne respecte pas le règlement en stationnant devant chez lui cela indiffère ses voisins, il y a fort à parier qu'il recommencera. Pire, si la seule réaction de ses voisins qui possèdent eux aussi une auto consistait à l'imiter en pensant que s'il se le permet, ils auraient tort de se gêner, alors le bien commun du quartier serait condamné.

Il faut donc bien retenir que le sort de ce dispositif est lié à la force de cohésion du collectif du quartier, qui dépend directement de l'attachement des habitants à ce dernier.

5.3. Apports de Vauban à la discussion générale

Le cas de Vauban qui nous a fait réfléchir sur la relation entre l'habitant et son quartier, va nous permettre de préciser des points et de les confronter à nos réflexions des chapitres antérieurs. Le lecteur aura certainement compris que l'expérience menée à Freiburg constitue le terrain le plus enthousiasmant qu'il nous ait été donné d'enquêter, c'est pourquoi nous l'avons présenté en dernier et que nous allons nous en servir pour reprendre quelques points de discussion déjà entamés. Vauban constitue un dispositif hybride qui combine des

barrières techniques et économiques, avec des prescriptions morales, tout en s'appuyant sur la cohésion d'un collectif qui constitue un réseau dans lequel les habitants sont pris et se prennent mutuellement en charge.

5.3.1. Moins de stationnement

Tout d'abord, la raréfaction organisée du stationnement est le même procédé que celui que nous avons analysé dans la ZAC Saint Sulpice à Rennes, sauf qu'il a été accompagné d'autres mesures : une desserte de tramway, un éloignement du stationnement, une barrière économique à l'entrée et le recrutement de ménages sans voiture. Autrement-dit, pour que la ZAC Saint Sulpice fût comparable, il y aurait fallu une desserte de TC plus performante, mais aussi une concentration des stationnements dans des parkings de dissuasion situés en entrée de zone, l'engagement d'une part des employés de ne pas venir au travail en voiture et un système de stationnement payant à l'année pour les automobilistes persévérants. Si nous allons jusqu'au bout du raisonnement, il aurait fallu que s'institue une association des salariés sans-voiture et que l'ensemble des employés ait participé à l'élaboration du cahier des charges de la ZAC ainsi qu'à son règlement intérieur. Mais n'exagérons rien, ce qui est possible avec le logement ne l'est pas forcément avec l'entreprise, bien qu'un salarié puisse être attaché à sa « boîte » et prendre soin de son lieu de travail. La combinaison barrière technique et économique semblerait déjà une avancée capitale : la réduction du nombre de places de stationnement dans les entreprises pourrait aller de pair avec la mise en location des emplacements, soit que les autorités locales taxent les employés soit que l'entreprise retranche sur les salaires comme avantage en nature, le montant d'occupation d'un emplacement à l'année. C'est la « taxe de stationnement au travail » que se propose de mettre en place Nottingham pour toutes les entreprises de plus de 11 salariés, dès 2011⁹⁶. Les entreprises paieront environ 250 £ par an et par place offerte et pourront faire payer tout ou partie de cette taxe à leurs employés concernés.

En dehors du couplage à une barrière économique, il est tout aussi concevable et moins répressif peut-être de favoriser l'implantation dans une telle zone d'entreprises ayant déjà fait l'objet d'un Plan de Déplacement et ayant une faible part d'employés venant en voiture. Hélas, le déménagement implique une modification des habitudes et des facilités de déplacements qui peuvent donc se retrouver totalement perturbées. Il faudrait alors enquêter les employés de chaque potentielle entreprise intéressée par l'emplacement, pour leur

⁹⁶ Un « *workplace parking levy* » avait été envisagée à Manchester en lieu et place du péage urbain. Finalement, c'est Nottingham qui sera la première ville anglaise à introduire une telle taxe, rendue elle aussi possible (comme le péage) par la *Transport Act* voté en 2000 par le parlement britannique. Le site web de la ville fournit une excellente source de documentation sur le dispositif <http://www.nottinghamcity.gov.uk/index.aspx?articleid=905> consulté le 27/08/2010

demander par quel moyen ils se rendraient sur un tel site. Cela serait coûteux et probablement moins efficace que l'usage d'une taxe, mais plus « démocratique ».

La confrontation Vauban/ ZAC Saint-Sulpice, au-delà de la comparaison des dispositifs, nous suggère qu'il est plus radical d'agir sur l'attachement automobile depuis le lieu d'habitation que sur le lieu de travail, car le premier est la source que le second ne fait que capter. Si l'habitant n'a pas de véhicule ou réside dans un quartier qui en réduit la facilité d'usage, alors ce gain se répercutera sur son lieu de travail. En revanche, si son habitat n'a pas été traité de sorte à être « allégé en voiture », alors un traitement similaire de l'entreprise ne sera pas nécessairement efficace. Puisqu'il est parti de chez lui en voiture, notre employé exigera un stationnement à destination. Il en résulte que l'action sur le logement est prioritaire, car un habitant sans voiture sera un employé également sans-voiture et cela aura un impact sur une éventuelle relocalisation de l'entreprise ou un changement d'emploi. Toutefois, l'impact sera optimal si l'origine comme la destination ont suivi cette cure d'amaigrissement des parkings et le traitement d'un maximum de lieux (habitat, emploi, commerces, loisirs) concernera un plus grand nombre de déplacements et de personnes.

5.3.2. L'accessibilité aux modes remise en ordre

Alors qu'on avait parfaitement compris que rapprocher les véhicules des lieux d'activités en facilitait l'usage, il est surprenant de constater que rares sont les dispositifs de détachement qui comme Vauban mettent littéralement à distance les voitures. Autrement-dit, du temps où l'objectif des politiques de déplacements était « la voiture pour tous », il était logique de faire en sorte qu'un maximum d'espaces soient accessibles en automobile, mais aussi qu'on puisse la stationner au plus près de la destination (le garage de la maison, le parking de l'entreprise ou du supermarché). En revanche, aujourd'hui que le discours a profondément changé, et que le stationnement est rationné, rendu payant ou même interdit, la réflexion sur la mise à distance n'en est qu'à ces débuts. Il y a bien sûr les parkings-relais, parfois qualifiés de parkings de dissuasion⁹⁷, bien qu'ils soient en fait une incitation à basculer sur le réseau de transport en commun et qu'ils ne dissuadent en rien de poursuivre sa route en voiture.

⁹⁷ On trouve aussi parfois l'appellation « parking de persuasion » qui est plus en adéquation avec l'effet produit. Elle se limite pourtant bien souvent à une reformulation positive de la dissuasion. Tous ces synonymes traduisent le *park and ride* anglophone, souvent désigné par un P+R sur les plans de réseau (d'où la traduction parc relais). En suivant Callon, il serait préférable de les appeler « parkings intéressants » puisqu'ils appliquent de manière littérale la stratégie « *inter-esse* » en se plaçant entre le périurbain et sa destination phare : le centre-ville. Cf. Callon Michel, « Eléments pour une sociologie de la traduction. La domestication des coquilles Saint-Jacques et des marins-pêcheurs dans la baie de Saint-Brieuc », *L'année sociologique*, n°36, 1986, pp.169-208

L'impératif énergétique et le changement climatique poussent le choix modal à devenir un choix moral pour lequel la grandeur, au sens de Boltanski et Thévenot⁹⁸, serait inversement proportionnelle aux émissions de CO₂ ou aux consommations d'énergie et d'espace, selon l'indicateur choisi. Si l'on suit cette hypothèse, une politique de mobilité durable se donnerait pour mission de faire en sorte que ses administrés se trouvent dans une position telle que le mode le plus proche est toujours le plus approprié.

La marche est toujours le mode le plus proche, puisqu'elle se réalise sans véhicule.

Les deux roues ont en général une excellente proximité sur le lieu de destination, car ils peuvent être garés un peu n'importe où (ce qui pose problème en cas de développement important de leur usage), en revanche au domicile ce n'est pas toujours le cas. L'habitat collectif prend rarement en considération cet impératif et on voit parfois des vélos stationnés sur des balcons. Même dans le cas d'un collectif neuf, doté d'un garage à vélo, celui-ci est tellement étroit qu'y récupérer sa bicyclette y prend bien plus de temps que de démarrer sa voiture.

L'automobile ne peut pas se rendre aussi près de la porte d'entrée qu'un vélo ou une moto, mais la conception des bâtiments et leur large dotation en stationnements compensent largement ce handicap. D'autant plus que sur le lieu d'habitation, l'alignement du bâti sur l'automobile permet un couplage tellement bien conçu que l'automobiliste peut sortir de sa maison en voiture et que l'habitant utilise plus souvent la porte du garage que celle de l'entrée. Voilà une attache bien faite !

Les transports collectifs possèdent une proximité d'un ordre inférieur, car la fixité des itinéraires et des points d'arrêts ne leur permet pas de couvrir un territoire ajusté aux impératifs de chaque personne. En plus du temps d'accès au réseau, l'utilisateur doit compter sur un temps d'attente supplémentaire, puisque la disponibilité des modes collectifs est par définition limitée. Ce différentiel d'accessibilité est pénalisant. Si l'emplacement des points d'arrêts est optimisé pour les grands équipements, c'est rarement le cas dans les zones résidentielles, industrielles qui n'ont pas été conçues pour les transports collectifs.

Le tableau suivant nous permettra de mieux comprendre l'ordre de grandeur du phénomène, il a été réalisé par nos soins à partir des 18192 trajets mécanisés recueillis par l'enquête ménage de Rennes Métropole en 2007.

⁹⁸ Boltanski Luc et Thévenot Laurent, *op. cit.*

Mode	Temps de marche déclaré en minutes et secondes			Distance de marche estimée en mètres à la vitesse moyenne de 5 km/h			n=
	AVANT	APRES	TOTAL	AVANT	APRES	TOTAL	
Bicyclette	00:14	00:14	00:28	20	19	39	953
Deux roues	00:03	00:03	00:06	4	4	8	133
Voiture	00:24	00:21	00:45	33	29	62	13 234
Bus	03:07	03:07	06:14	260	260	519	2 394
Méto	03:41	03:56	07:37	307	328	635	1 131
Car	03:59	03:45	07:44	332	313	644	28
Train	04:30	02:52	07:22	374	239	613	80
Individuel	00:23	00:20	00:43	32	28	59	14 559
collectif	03:21	03:24	06:45	279	283	562	3 633

Tableau n°8 : Temps et distances d'accès aux différents modes de transports, EMD 2007
Rennes Métropole, exploitation personnelle.

En moyenne, un trajet à l'aide d'un mode individuel implique six minutes de marche en moins qu'avec un mode collectif. Certes les temps déclarés sont subjectifs et arrondis, mais ils ne correspondent qu'aux déplacements réalisés dans l'environnement tel qu'il est, c'est-à-dire que ceux pour qui l'architecture est défavorable ont été empêchés : les personnes les plus éloignées du réseau de TC ont probablement utilisé un mode individuel.

Sans compter le temps d'attente inhérent aux TC, ce mode subit donc une pénalité moyenne de six minutes par trajet. La logique de Vauban consiste précisément à redéfinir la hiérarchie des modes selon leur proximité. En plaçant une ligne de tramway en colonne vertébrale du quartier, aucun habitant ne se situe à plus de 200 m d'une station (soit 100 m en moyenne et 72 seconde de marche). Si l'ensemble de la ville était traitée de la sorte, et Freiburg n'en est pas si loin⁹⁹, cela se traduirait par une pénalité ramenée à 2 minutes 24 secondes par trajet pour les TC (en lieu et place des 6'45" de notre tableau). La conception conjointe de l'urbanisation et de l'infrastructure de transports possède donc un impact non-négligeable.

Mais à Vauban, il fallait aller plus loin. Les garages collectifs des automobiles sont placés à la périphérie du quartier et ils ne sont que deux, alors que le maillage du tramway se constitue de trois stations en centre de quartier. Cela a pour conséquence qu'en moyenne le logement se situe à 150 m d'un garage¹⁰⁰, soit un peu plus loin qu'une station de tramway. Comme le garage est collectif et à étage, cela ajoute une pénalité de temps nécessaire pour en faire entrer et sortir le véhicule. Il semblerait d'ailleurs assez juste que l'habitant situé proche du garage détienne une place éloignée de son entrée (au dernier étage) afin de

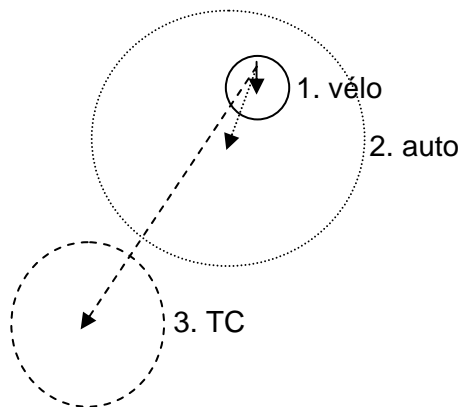
⁹⁹ Les stations de tramway du nouveau quartier de Rieselfeld (10000 habitants) couvrent le quartier avec une distance maximale de 300 mètres

¹⁰⁰ Certains logements sont situés à 300m et d'autres à moins de 10 m, pour calculer ces distances moyennes nous divisons la distance maximale par deux, en prenant pour hypothèse une répartition homogène des bâtiments.

rééquilibrer les pénalités entre les automobilistes, mais nous ne savons pas comment s'est effectuée la répartition des places de stationnement.

L'idée centrale est de redéfinir l'accessibilité des modes de transports. Les temps et les distances exactes ont peu d'importance, ce qui compte c'est la clarté et la cohérence de leur hiérarchie. Comme nous savons que l'automobile possède une attractivité supérieure aux autres modes et que les politiques publiques se donnent pour mission de réduire son usage, il semblerait logique que la pénalité liée à l'éloignement soit plus forte pour elle que pour ses concurrents, hors ce n'est pas du tout le cas en général. Si l'on schématise le croisement de l'attractivité et de la proximité des modes de transports en comparant deux modèles théoriques de ville, nous obtiendrions le dessin ci-dessous :

Ville adaptée à l'automobile



Urbanisation mesurée

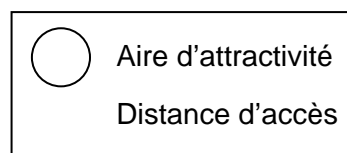
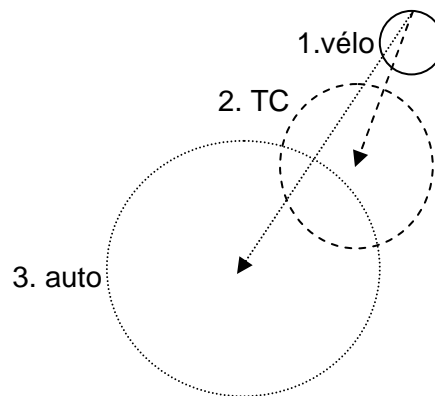


Schéma n°6 : Attractivité et distance d'accès des modes dans deux modèles théoriques

L'action sur les distances d'accès des TC et de l'automobile, sans en modifier l'attractivité (liée à l'image, au statut et aux performances), permet de rendre plus cohérent l'ordonnancement des modes. Ce processus de distanciation de l'automobile permet de retrouver une certaine mesure, d'où notre expression d'urbanisation mesurée. L'automobile n'est pas supprimée mais réajustée, une autre place lui est assignée plus loin, afin de compenser son attractivité supérieure. L'attachement de l'habitant à son automobile est recomposé de ce fait, si l'on considère que la distanciation est un relâchement de l'attachement, nous pouvons alors dire que le nœud est désormais moins serré. Pendant ce temps, le rapprochement des stations de tramway resserre le lien qui attache les habitants au tramway. La ville mesurée, en trouvant la bonne mesure pour chaque mode, placera

l'habitant dans une position d'attachements multiples pour laquelle chaque déplacement fait réellement l'objet d'une décision pour lui trouver un mode adéquat. « Rompre la mesure » en escrime signifie se mettre hors de portée de son adversaire, pour la ville il faut trouver la mesure, celle qui place les modes à la distance à laquelle ils sont le plus pertinent au regard des discours. Alors les pratiques s'accorderont peut-être avec ces derniers.

5.3.3. Un empowerment collectif et une politique des petits pas

Retirer de l'espace de stationnement comme de voirie, changer les prix et les lois, mettre à distance les stationnements, toutes ces mesures agissent de l'extérieur sur les comportements, comme sur les collectifs. Ces instruments sont alors déployés pour prendre en charge des comportements et des personnes, si ce n'est à leur rencontre, tout au moins à leur place. Ce fait explique en grande partie les postures de résistance et d'opposition à leur égard. L'apport essentiel de Vauban et de Freiburg, c'est que la population est accompagnée, mais non assistée. L'action publique stimule l'émergence de collectifs d'habitants sur lesquels elle s'appuie pour relayer son action. Autrement-dit au lieu de tenter de convertir des automobilistes retors, elle se tourne vers un public déjà investi ou du moins motivé par l'idée de réduire son usage de l'automobile, pour lui donner les moyens de la mettre en œuvre. Bien sûr, il est compréhensible de s'offusquer de l'inégalité de traitement de la population, puisque la municipalité donne à certains et pas à tous. Mais il est également admissible de souligner qu'en agissant de la sorte, personne n'est sanctionné.

D'autant plus que cette stratégie est économique, puisqu'elle délègue au collectif le soin de se prendre en charge lui-même, ce qui évite un suivi et un contrôle coûteux. Cette mise en retrait ne signifie pas la disparition de l'Etat de droit, seulement que les soins courants sont auto-administrés par des normes locales et des arrangements entre voisins. L'actualisation de la règle est ascendante et non descendante et cette autogestion évite le recours à un contrôle policier. Le contrôle n'en est pas moins coûteux, il est seulement distribué entre les habitants au lieu d'être sous-traité à un tiers. L'autocontrôle est plus efficace puisqu'il engendre moins de résistances, en revanche il est plus risqué car le collectif peut se relâcher et se défaire à tout moment si ses membres s'en désintéressent.

La politique fribourgeoise s'est toujours pensée dans la durée, avec une politique des « petits pas » qui s'oppose à tout changement radical, mais préfère une multitude de petits ajustements successifs. En proposant aux habitants les plus en accord avec leur politique de réduction de l'automobile les moyens pour expérimenter de nouveaux dispositifs, les élus de Freiburg préfèrent pousser leurs administrés qui sont en avance que tirer ceux qui sont

retard. De cette manière, le quartier fournit un exemple vivant qui diffuse des comportements dans toute la ville. Là où Autopatch ou Alcoholics Anonymous attaquaient l'attachement automobile par la rhétorique, Vauban inscrit des pratiques de détachement dans un groupe d'habitants qui produiront et porteront des normes de vie. La démonstration par l'exemple et par la proximité (votre voisin sous vos yeux) surpasse en pouvoir de conviction toute argumentation aussi solide soit elle et souvent suspecte de prosélytisme. Le but d'une telle politique des petits pas est de conduire chacun à aller dans le bon sens, à son rythme et aussi loin qu'il le peut dans la durée. Lors d'un entretien avec une ingénieure des services techniques de la ville de Freiburg, celle-ci n'a cessé de me répéter que la réussite de Freiburg réside dans un mouvement lent et constant depuis quarante ans. « Pas à pas » comme le disait Frau Hammer, la ville a redéployé son réseau de tramway, elle a également investi petit à petit dans les aménagements cyclables et elle a très tôt progressé vers une unification tarifaire des différents réseaux de transport collectif. Avec 25 millions d'euros investis entre 1976 et 2004, le réseau cyclable atteint désormais 410 km. Le réseau de tramway a lui aussi muté lentement. Deux segments avaient été supprimés en 1950 et 1961, mais à partir de 1983 de nouveaux tronçons ont été aménagés (1985, 1986, 1994, 1997, 2004, 2006). Le réseau mesure aujourd'hui 27,5 km et d'autres projets d'extensions sont encore prévus. Enfin, l'intégration tarifaire a débuté en 1984 avec le lancement de la *Umweltschutzkarte* (carte « protection de l'environnement ») et s'est renforcé depuis avec la *Regiokarte* (carte « région ») en 1991. L'abonnement à moins de 40€ par mois permet d'utiliser tous les modes de transport collectif sur un périmètre regroupant trois *Lankreisen* (Stadt Freiburg, Emmendingen et Breisgau-Hochschwarzwald) soit un territoire atteignant 60 km du Nord au Sud et 70 km d'Ouest en Est. De plus, un accord passé avec les quatre territoires voisins (en Allemagne) permet aux abonnés de chaque territoire d'utiliser en heure creuse (vacances, week-end, jours fériés et tous les jours à partir de 14 heures) les réseaux voisins sans supplément. Cela permet de se rendre en train à Kehl au Nord (en face de Strasbourg) ou à Bâle au Sud en Suisse. L'abonnement permet également de faire voyager avec soi toute sa famille lors des vacances, des week-end et des jours fériés.

La différence entre la gestion allemande et française de la mobilité, c'est qu'en France on veut un changement visible à court terme. Les élus veulent un grand projet d'infrastructure qui changera visiblement la ville et marquera une mandature. Il est admissible de paralyser une ville pendant un an ou deux pour y construire *ex-nihilo* une ligne de tramway diamétrale. À Freiburg c'est inconcevable, on ne construit progressivement que par tronçon. Un thème permet à lui seul de comprendre cette différence culturelle profonde : la question des personnes à mobilité réduite. En France la loi sur le handicap du 11 février 2005 stipule qu'en 2015 tous les transports en commun devront être accessibles à tous les types d'handicapés. Autrement-dit, l'Etat donne dix ans aux réseaux français pour se mettre aux

normes. Pour avoir partagé mon bureau avec les personnes qui se sont occupées d'établir un Schéma Directeur d'Accessibilité du réseau rennais, je sais que cela implique le renouvellement prématuré de certains matériels roulants ainsi que de nombreux travaux de voirie dédiés spécifiquement à cette mise en accessibilité. En Allemagne, la loi ne contraint pas dans ce domaine, chaque réseau met en accessibilité au fur et à mesure des renouvellements de matériel et de travaux de voirie, qui auraient eu lieu malgré tout. À comparer les deux manières de faire, on peut applaudir le volontarisme français et sa capacité à tout révolutionner dans les plus bref délais, mais on peut également préférer le pragmatisme et la cohérence allemande qui refuse de se séparer d'un véhicule s'il roule encore ou de casser ce qui a été construit l'année précédente. Notons d'ailleurs, que le pragmatisme allemand était également à l'œuvre en France, où les autorités organisatrices, en bons gestionnaires du denier public ne rendaient leur réseau accessible qu'au rythme des renouvellements de matériel et des travaux ordinaires. Dans ce cas, c'est l'Etat jacobin qui a prescrit cette révolution, plutôt que de privilégier une transition en douceur. Pour mettre un terme à des rythmes inégaux de mise en accessibilité, l'Etat a opté pour la *tabula rasa*. À Rennes, le coût d'une telle option est rendu visible car les efforts qui avaient été consentis dans ce domaine se sont retrouvés invalidés par les nouvelles normes nationales, tout est à refaire sauf le métro par bonheur.

« L'empowerment du collectif », comme la « politique des petits pas » sont des termes employés dans le traitement des addictions. Le premier processus est à l'œuvre dans les groupes d'autosupport (Alcooliques Anonymes et autres) et le second correspond selon Anne Coppel¹⁰¹ à une sortie de la drogue à l'aide des politiques de réduction des risques. Ce modèle est l'exact inverse de la guerre à la drogue : dont les outils répressifs (tolérance zéro) sont justifiés de manière idéologique par la norme de l'abstinence totale. Si l'on revient à nos autos, nous voyons deux modèles qui s'affrontent :

- un lent travail de recomposition endogène pour une sortie progressive de l'automobile
- une action d'envergure exogène pour un effet instantané

Le premier type est évidemment illustré par Vauban, mais le second colle parfaitement au projet mancunien qui proposait un « big bang » du transport public couplé au plus grand péage urbain du monde. Manchester voulait devenir Singapour, mais il est proverbial que Rome ne s'est pas faite en un jour. Quarante années d'automobilisation et de périurbanisation du territoire ne se révoquent pas, même à l'aide d'un plan de 3 milliards £. Certes Manchester fut la première ville du royaume à réintroduire un réseau de tramway en 1991, mais ce dernier est bien trop petit et trop lent pour l'agglomération de 2,5 millions d'habitants qu'il dessert, son nom commercial (Metrolink) trahit d'ailleurs le rêve d'un métro

¹⁰¹ Coppel Anne, *Peut-on civiliser les drogues ? De la guerre à la drogue à la réduction des risques*, La découverte, Paris, 2002

qui n'a jamais vu le jour. Sans entrer dans le débat « métro ou tramway », nous ne pouvons que constater que Freiburg et ses 350 000 habitants possèdent un réseau aussi vaste que celui de Manchester, mais encore une flotte de tramways plus importante.

Toutes les villes du monde n'ont pas eu la chance d'opter il y a plusieurs décennies pour une politique dont on ne peut affirmer qu'*a posteriori* qu'elle fut la bonne. Si Freiburg est un exemple, ce n'est pas tant pour les solutions mises en œuvre, qu'il suffirait de transposer dans une logique de rattrapage, que pour la patience avec laquelle ces petites mesures accumulées ont fini par produire de grands effets.

6. Conclusion

A travers notre étude d'une pluralité de dispositifs se donnant pour but de réduire l'usage de l'automobile, nous avons vu la force du lien qui unit l'automobiliste à son véhicule. Nous avons vu que cette relation pouvait être critiquée, voire largement condamnée, mais qu'elle résistait admirablement bien aux assauts verbaux. Nous avons également observé comment les différents traitements par l'action publique du « problème automobile » se répartissaient entre la lutte contre la prolifération et les incitations au report vers d'autres modes de transports. Une meilleure connaissance des comportements de mobilité est une condition *sine qua non* pour mettre en œuvre une offre de mobilité multiple et capable de répondre aux spécificités de chaque déplacement. Puis à Vauban, nous avons vu comment l'action sur l'attachement automobile pouvait se complexifier en combinant différents dispositifs, mais aussi en ré-inscrivant l'habitant dans son quartier. Si nous avons bien compris que l'attachement à l'automobile était concurrencé par des liens avec d'autres modes de locomotion, nous avons presque oublié que l'attachement au collectif et au territoire pouvait aussi avoir son importance. Au-delà du seul agencement urbain, l'habitant engagé, est un ressort interne qu'il est possible de mobiliser dans des actions de sauvegarde du bien commun. Ce n'est pas pour sauver la planète ou la ville de la pollution, mais pour améliorer sa qualité de vie dans son quartier que cet habitant est capable de faire des efforts.

Pour conclure, nous souhaiterions revenir sur quatre enseignements qu'il est possible d'extraire de cette recherche, puis nous terminerons par un retour d'expérience, une démarche réflexive sur le travail réalisé.

6.1. Organiser les mobilités c'est faire la ville

Comme l'ont très bien démontré Wiel¹ ou Newman et Kenworthy², les villes du monde et les quartiers de celles-ci se partagent entre différents modèles d'urbanisation selon les modes de déplacements qu'elles privilégient. Nous n'apprendrons à personne que Tokyo ou Hong-Kong ne ressemblent pas à Phoenix ou Houston. La densité (de population, d'emplois, de bâtiments), la topologie et la dimension des rues, les infrastructures de transport, la hauteur des bâtiments, la surface dédiée au stationnement, la forme de la colonisation urbaine : tous

¹ Wiel Marc, *La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée*, éditions Mardaga, Sprimo, 1999

² Newman P., Kenworthy J., *Sustainability and Cities: Overcoming Automobile Dependence*, Island Press, Washington D.C., 1999.

ces paramètres varient pour offrir une infinité de villes possibles, sans parler de l'architecture des bâtiments.

Au-delà de cette variété potentielle, il est remarquable d'observer que trois grands modèles suffisent à classer la plupart des villes et quartiers³ : la ville pédestre, la ville des transports collectifs et la ville motorisée (ou automobile). Historiquement, toutes les villes ont d'abord été pédestres (hormis les villes nouvelles du vingtième siècle). L'étroitesse des rues et leur agencement irrégulier ne permettent pas aux véhicules de circuler ou très lentement. C'est pourquoi les centres-villes anciens sont souvent redevenus piétons. Avec l'industrialisation, les villes se sont étendues et déconcentrées vers des zones reliées par le rail, mais aussi la route avec le transport hippomobile. Manchester constitue un exemple frappant de cet étalement urbain pré-automobile. À la fin du XX^e siècle, les réseaux de tramway et de train assuraient le fonctionnement de ces aires métropolitaines élargies. Puis la motorisation de masse va bouleverser ce modèle en transférant du rail vers la route la circulation urbaine. Ce basculement va rendre nécessaire l'aménagement d'un réseau routier goudronné capable d'assurer l'automobilité du plus grand nombre jusqu'au cœur des villes. C'est l'émergence de la ville adaptée à l'automobile pompidiolienne qui aura le succès que l'on sait.

Urbanisme et transport sont les deux versants complémentaires de la fabrique urbaine. Pourtant une séparation des pouvoirs est clairement établie entre urbaniste/architecte et ingénieur/aménageur. Les uns gèrent la fixité du bâti, pendant que les autres assurent la circulation entre les bâtiments⁴. Mais l'emplacement des bâtiments, leur orientation, leurs abords, leur intégration de garages ou non, modifient grandement la circulation dans la ville. Comme nous n'avons cessé de le répéter, les constructions fixes prescrivent des formes de mobilité. Si le bâti est aligné avec l'automobile, il sera inefficace de demander à l'habitant d'un pavillon périphérique d'utiliser un bus qui dessert très mal son logement. Nous voyons donc que les deux faces de la planification urbaine gagneraient réciproquement à être pensées ensemble. Une meilleure cohérence des politiques d'urbanisme et de transport est un pré-requis à une modification profonde de l'attachement à l'automobile. Faire de la mobilité durable, c'est concevoir une ville durable, c'est-à-dire une ville dans laquelle on circule sans être une ville qui génère de la circulation. Ce constat d'une carence dans

³ Jacques Lévy ne distingue que deux métriques, puisque l'usager des TC est un piéton. Il oppose donc une métrique piétonne et une métrique automobile pour caractériser les différents agencements observés. A cette nuance près cet auteur s'inscrit dans une démarche analogue.

Cf. Lévy Jacques, « Modèle de mobilité, modèle d'urbanité » in Allemand Sylvain, Ascher François et Lévy Jacques (sous la dir.), *Les sens du mouvement. Modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines*, Colloque de Cerisy / Institut pour la Ville en Mouvement, Belin, Paris, 2004, pp. 157-169 et une conférence de l'UTLS : http://www.canal-u.fr/themes/sciences_humaines_sociales_de_l_education_et_de_l_information/sciences_de_la_societe/geographie_amenagement/quelle_mobilite_pour_quelle_urbanite_jacques_levy consultée le 28/09/2009

⁴ Newman et Kenworthy (op.cit. p. 266) résumant un propos de Jensen écrivent : « Les planificateurs urbains ont toujours été divisés entre deux camps – l'un dominé par les architectes avec leur insistance à ne s'adresser qu'au local et n'utilisant que le design comme outil, et de l'autre par les ingénieurs, avec leur insistance pour des solutions plus globales et scientifiques ».

l'interface urbanisme/transport constitue un thème ancien et récurrent. Mais à l'heure où des éco-hameaux et des éco-villages fleurissent dans les campagnes, saute aux yeux le fait que bon nombre d'entre eux ne sont reliés que par la route⁵. Trente ans d'appel à la cohérence ne sont pas parvenus à changer la donne. Les politiques des transports et de l'urbanisme ont entamé un virage vers un développement plus durable. Mais si l'architecture et les techniques de construction sont radicalement renouvelées par ce changement, la logique d'occupation du territoire et de localisation des activités humaines conserve la trajectoire qui était la sienne. Cette centrifugeuse continue à exporter des ménages urbains à des kilomètres de leurs lieux d'activité.

Pour faire converger la ville avec un détachement progressif et relatif de l'automobile par ses habitants, les préceptes de la ville des proximités devront être appliqués systématiquement et scrupuleusement. Nous en rappelons brièvement les grandes lignes : densité, mixité fonctionnelle, continuité urbaine, intégration des transports collectifs, trame de cheminements piétons et cyclables, stationnement réduit, éloigné et dissuasif. La forme d'une telle ville ressemble à un collier de perles dont le fil est le réseau de transport collectif et les perles des quartiers rayonnant autour de ses stations. Newman et Kenworthy donnent d'excellentes représentations graphiques des trois modèles de ville⁶ et ont opté pour Stockholm pour représenter la ville des transports collectifs. Nous renvoyons aux auteurs précités le lecteur qui souhaiterait pousser plus loin la question de l'intégration du transport et de l'urbanisme, car nous abondons dans leur sens. L'urgence d'une réorientation de l'urbanisme correspond à la lenteur avec laquelle la ville se renouvelle et l'irréversibilité élevée de l'artificialisation des sols. Les bâtiments neufs livrés en 2010 seront encore utilisés dans cinquante ans, lorsque le pétrole manquera indubitablement. Il est donc irresponsable de poursuivre l'étalement urbain, certes régulé, mais planifié et programmé sans tenir compte des distances prescrites aux habitants, ni des moyens de transport mis à leur disposition. Heureusement, le comportement humain est une matière plus plastique et réactive aux changements que ne le sont ses constructions. Si les politiques urbaines ne changent pas de cap, c'est finalement la faible demande de bâtiments alignés sur l'automobile, qui fera baisser leur prix et leur intérêt pour les promoteurs. Ce réajustement de la politique urbaine par une évolution marchande prendra seulement un temps précieux.

⁵ Le cas de la commune de Silfiac dans le Morbihan constitue un formidable exemple de ce phénomène.

⁶ Newman et Kenworthy, op. cit. pp. 28-31.

6.2. Recomposer les attachements : faire proliférer les associations nouvelles.

Les politiques de transports ont longtemps été réduites à des politiques d'infrastructure. La question qui se posait alors était de savoir comment faire circuler davantage d'êtres dans la ville, en sécurité et en vitesse. Ces politiques classiques de mobilité étaient idéales pour adapter les tuyauteries aux flux qui s'y déversent, mais pas à penser le contenu qui circule ni à agir sur sa composition. Aujourd'hui, les investissements dans les TCSP consistent bien souvent à reprendre de l'espace aux automobiles, avec des couloirs de bus comme à Saint-Marcel, ce qui revient à défaire ce qui avait été fait avec les mêmes outils.

La question qui se pose désormais est de savoir comment relier les humains de manière à ce qu'ils soient moins attachés à leur voiture. Et pour le résoudre, ce problème nous oblige à reprendre une à une les composantes de cet attachement, ce qui exige de prendre en compte l'être humain au volant dans toutes ses dimensions : son habitat, ses lieux d'activités, les humains avec qui il entre en interaction. Cet élargissement du cadre d'analyse laisse entrevoir des dispositifs divers et variés, parmi lesquels on compte le covoiturage, l'autopartage, les plans de déplacements (d'entreprise, d'établissement scolaire, d'administration), le télétravail, les achats en ligne, les visioconférences, les vélos en libre service, les vélos-taxis... Toutes ces hybridations forment une constellation d'associations nouvelles qui permettent de surmonter des situations spécifiques. L'autopartage répond aux besoins sporadiques d'urbains peu utilisateur de l'automobile et leur permet de se défaire de la propriété d'un véhicule; le covoiturage permet aux périurbains de voyager collectivement là où le transport public serait inadapté ; le télétravail, les achats en ligne et les visioconférences permettent de supprimer des déplacements devenus facultatifs, les vélos en libre service rendent possible une pratique cycliste sans l'achat d'une bicyclette... C'est en se combinant et en proliférant que ces dispositifs permettront d'attacher différemment le citoyen aux réseaux de transport. Toutes ses nouvelles associations possibles nécessitent des aménagements pour s'institutionnaliser pleinement: comme la prise en compte du covoiturage par l'employeur ou l'assureur⁷, par exemple.

Le collectif se recompose progressivement en prenant en considération ces nouveaux êtres et en s'assurant que les modifications apportées seront favorables à leur déploiement. Il y a

⁷ L'accident lors d'un trajet au travail doit être considéré comme un accident du travail même si le salarié a réalisé un détour pour covoiturer avec un collègue.

fort à parier qu'une telle reconfiguration placera le citoyen dans une posture différente vis-à-vis de son automobile. L'habitant sans garage ou sans voiture de Vauban ne peut pas se comporter exactement comme il le faisait dans son ancien quartier, car il se plie aux nouvelles exigences inscrites dans son environnement et portées par le collectif d'habitants. Nous sommes optimiste sur ce point car malgré sa lenteur, la juridiction suit une trajectoire cohérente qui tend à intégrer au mieux ces nouvelles associations. Les autorités organisatrices des transports deviennent de véritables animateurs de la mobilité et supervisent de plus en plus souvent des plateformes de covoiturage ou des plans de déplacements, elles gèrent des systèmes de vélo en libre service et parfois même d'autopartage. Un autre aspect qui conforte notre optimisme, est le potentiel de détachement. Nous sommes aujourd'hui si bien attachés à l'automobile, que les marges de manœuvre sont considérables. C'est en quelque sorte un « automobile slack », une réserve d'inefficacité facilement mobilisable. L'essor rapide du covoiturage depuis une décennie démontre l'ampleur de ce potentiel (comme les faibles taux d'occupation et d'utilisation des véhicules). Si l'évolution du nombre d'inscrits, d'annonces passées et réalisées nous est inconnu, celle du nombre de sites (ouverts ou à accès restreint) a explosé de 7 à 81 entre 1999 et 2006⁸. Cela démontre les capacités dont dispose le collectif pour réguler de lui-même sa consommation de carburant dans un contexte d'envolée des prix. À quelque chose malheur est bon...

6.3. Redevenir agnostique sur les mobilités

L'apparition bouillonnante de nouveaux dispositifs et de nouvelles pratiques de mobilité, nous incline à penser que l'action publique dans ce domaine, ne peut plus se réduire à appliquer des méthodes et des procédures datées. Si l'on considère que la marche à suivre est connue d'avance, alors on interdit l'émergence de nouvelles pratiques. Muter et changer c'est d'abord reconnaître le niveau élevé d'incertitude, le fait qu'on ne sait pas d'avance vers où l'on se dirige. De ce fait, il n'est plus possible d'envisager l'avenir à l'aide d'une hypothèse de stabilité des comportements : premièrement parce que nous savons qu'ils changent et deuxièmement parce que ces changements sont l'objectif même des politiques de mobilité.

Agir dans un monde incertain, c'est reconnaître qu'il reste des inconnus, des zones d'ombre et des doutes quant au résultat de l'action, qui rendent la délibération risquée. C'est aussi,

⁸ Cf. CERTU, « Le covoiturage en France et en Europe. Etat des lieux et perspectives », rapport d'étude, Lyon, 2007, pp. 25 et 44

reconnaître l'impérieuse nécessité d'explorer plus loin le monde commun : car nous ne savons pas quelle est la part des déplacements contraints, ni celle des non-choix du mode de transport. Nous n'avons pas de définition établie de l'abus d'automobile (ni de l'abus de transport en commun). Notre ignorance est plus grande que nos certitudes, c'est pourquoi nous employons le terme d'agnostique.

Callon et al. appellent de leurs vœux « *une démocratie dialogique ayant pour but de faciliter l'exploration des mondes possibles et la composition du collectif en situation de forte incertitude, c'est-à-dire dans les situations où les procédures de la démocratie délégative manifestent leurs limites. Le développement de la démocratie dialogique ne signifie pas la fin de la représentation. S'il fallait la qualifier, on dirait qu'elle autorise l'expression continue d'identités émergentes.* »⁹. Ce type de procédure démocratique privilégie une « action mesurée » et révisable sur une « action tranchée » et irréversible. Si l'on prend, l'exemple de la planification d'infrastructure, ce sont les habitants et les employés qui seront concernés par son tracé qu'il faut consulter pour savoir s'ils l'utiliseront et quelles nuisances sont-ils prêts à accepter pour sa mise en place. Nous trouvons là un pont avec l'ouvrage de Jonathan Gifford¹⁰ dans lequel il prône une planification des infrastructures de transport plus flexible et adaptable aux évolutions locales. Pour cet auteur, avant que ne soit envisageable un accord sur les moyens à mettre en œuvre (le choix des solutions techniques) il convient de parvenir à un accord sur les fins qui le justifient (essor économique, accroissement de la mobilité ou protection de l'environnement et du cadre de vie), ce qui relève du bon sens mais qui est souvent contredit par les faits.

Mais la question du choix des infrastructures ne constitue qu'une part du problème, car c'est l'usage qui en sera fait qui importera *in fine*. C'est la gestion des temps et de l'espace par les prescripteurs de mobilité et les sollicitations qu'ils exercent auprès des citoyens qui infléchiront leurs comportements dans un sens ou un autre. Il semble concevable qu'une même infrastructure ne produise pas les mêmes effets selon que d'autres mesures prises incitent ou régulent la mobilité. La « mobilisation infinie », décrite par Sloterdijk¹¹, a jusqu'ici accompagné les politiques d'infrastructure en appelant à plus de vitesse, plus de gain de temps et plus de distance parcourue, ce qui était parfaitement cohérent bien que naïf. Nous devons désormais trouver un socle idéologique capable de porter un « mouvement vers la mesure ». Bien sûr, une immobilisation infinie n'aurait aucun sens tout comme une mobilité bridée qui interdirait et frustrerait. Le défi est de taille, il s'agit de réduire le mouvement pour en assurer la pérennité et comme il n'est pas envisageable d'assigner à résidence ou de

⁹ Callon Michel, Lascoumes Pierre, Barthe Yannick, *Agir dans un monde incertain. Essai sur la démocratie technique*, Seuil, coll. « la couleur des idées », Paris, 2001, p.351.

¹⁰ Gifford Jonathan, *Urban flexible transport*, Pergamon & Elsevier, Oxford, 2003

¹¹ Sloterdijk Peter, 1989, *op. cit.*

limiter les possibilités de déplacements, il n'y a que par le mouvement vers la proximité et la lenteur que ce changement peut opérer.

Yves Crozet confiait dans un entretien que : « *Le principal outil [d'une politique globale de déplacements urbains efficace] est la pédagogie. Celle qui explique et explique encore (la pédagogie n'est-elle pas l'art de répéter ?) qu'il y a contradiction entre l'intérêt général et le point de vue de l'automobiliste. Non pas parce que l'automobile est mauvaise. C'est même le contraire qui est vrai. La voiture est de plus en plus confortable, économe, propre, sûre... et belle. Il y a donc beaucoup plus de raisons d'aimer que de haïr l'automobile. Mais elle est victime de son succès. Songez que dans une ville en pleine heure de pointe du matin, vous n'avez pas plus de 20% des voitures de la zone qui circulent. En d'autres termes, c'est l'extrême abondance qui nous oblige au rationnement.* »¹². Nous le rejoignons sur le constat d'un rationnement rendu nécessaire par l'abondance et la prolifération. En revanche, nous émettons des doutes quant à la solution proposée : si l'objectif est bien de convertir et d'enrôler à sa cause un maximum de concitoyens, l'instrument pédagogique infantilise ses destinataires de la même manière qu'Autopatch pathologisait les automobilistes. Les prendre pour des malades ou des enfants, c'est anti-politique, c'est leur enlever le droit de vote. C'est même leur assigner un statut de dépendance, que la mesure vise justement à défaire. Une véritable politique visant à modifier l'attachement automobile tente précisément de sortir de ce schéma asymétrique, pour redonner aux voyageurs la capacité de décider comment ils se déplacent. Cette capacité de décision, c'est celle d'hésiter avant de choisir.

6.4. Quelle éthique pour un esprit de l'altermobilité ?

Ce dernier enseignement que nous retirons de notre recherche est aussi un aveu d'impuissance et une ouverture vers d'autres recherches. Nous ne sommes pas parvenu à répondre à cette interrogation qui transpose l'étude classique de Weber à notre objet. Si l'esprit du capitalisme fut enfanté par l'éthique protestante, nous ne savons pas quelle éthique porte en elle un esprit altermobile, suffisamment solide pour déserrer le nœud de l'attachement automobile. Quels prédicats seraient capables de modifier le terme dans lequel se présente le choix, sans en modifier le contexte ? Pour être plus clair : qu'est ce qui dans la tête de Paul fera-t-il qu'il choisira de prendre le bus, là où Pierre prend sa voiture ?

¹² Crozet Yves et Glachant Matthieu, « Le péage urbain : peut-être, mais comment ? » *Infrastructures & Mobilité*, 2007, n° 64, pp. 8-10

Au-delà des termes concrets de l'analyse coûts-bénéfices, quelle moralité fera que Paul consent à choisir l'option la moins rentable ? Quelle rationalité morale permettra de se comporter irrationnellement du point de vue économique ? À plusieurs reprises nous avons cherché le ressort interne qui permettrait de réguler les comportements de manière endogène, et hormis l'action du collectif habitant nous n'en avons point trouvé. Nous pouvons convoquer une nouvelle fois les économies de la grandeur de Boltanski et Thévenot¹³, pour reformuler le problème. Quel principe supérieur commun et quel monde pourrait-il grandir le détachement ou réduire l'attachement à l'automobile ? Pour nous, seule la grandeur dans la cité civique est capable de justifier un tel mouvement par l'intérêt collectif, puisque les cités marchandes et industrielles forment une coalition qui défend l'efficacité supérieure de l'automobile sur ses concurrents. Il est également possible de s'appuyer sur une hypothétique « cité verte »¹⁴, mais nous pensons que la solidarité des humains à l'égard des autres espèces constitue un principe supérieur commun plus faible que ne l'est l'intérêt général dont dépend directement l'avenir des hommes. Toutefois, l'anthropocentrisme n'en est pas moins au cœur du problème, puisque ce sont les ressources terrestres et la composition de l'atmosphère qui font de l'attachement automobile un problème qui menace le bien commun. Le principe de responsabilité d'Hans Jonas¹⁵ apporte également un éclairage à cette dimension du problème et converge avec l'avènement d'un écocitoyen, qui prendrait en compte dans ses décisions quotidiennes les impacts de son comportement sur l'environnement et la société.

Matthew Paterson a montré l'émergence d'un « sujet automobile »¹⁶, une subjectivité alignée sur l'automobile comme le sont les bâtiments de la ville motorisée. Réduire l'usage de l'automobile, c'est aussi changer la subjectivité des automobilistes. « *Faire passer les gens des voitures aux bus, aux trains, aux vélos, à la marche et cetera n'est pas seulement un changement technique mais souvent une profonde refonte de leurs habitudes quotidiennes et de leurs routines, de leur conception de la normalité, de leur attachement à la vie suburbaine peu dense (particulièrement en Amérique du Nord) et en fin de compte de leur signification de **qui ils sont** dans le monde.* »¹⁷. Paterson montre très bien à la fois la discipline des corps en mouvement à l'aide de Foucault et l'évolution du citoyen démocratique vers un « voyageur dromocratique », qui est l'apport de Virilio. Il montre également la parenté étroite avec le libéralisme et l'hyper-individualisme qui confortent

¹³ Boltanski Luc et Thévenot Laurent, *De la justification. Les économies de la grandeur*, Gallimard, NRF, Paris, 1991

¹⁴ Lafaye Claudette et Thévenot Laurent, « Une justification écologique ? Conflits dans l'aménagement de la nature », *Revue Française de Sociologie*, Volume 34 n°4, 1993, pp. 495-524.

¹⁵ Jonas Hans, *Le principe responsabilité : une éthique pour la civilisation technologique*, Flammarion, Paris, 1999 (éd. originale 1979)

¹⁶ Paterson Matthew, *Automobile politics. Ecology and cultural political economy*, Cambridge University Press, Cambridge UK, 2007. Le chapitre 5 peut se traduire ainsi : « Les politiques culturelles de la voiture : produire le sujet (auto)mobile ».

¹⁷ Ibid. p.233

idéologiquement la légitimité d'un sujet automobile, autonome et mobile. Nous compléterions ce tableau à l'aide de la « mobilisation infinie » de Sloterdijk¹⁸, déjà mentionnée à plusieurs reprises. Le mouvement est devenu une fin en soi et l'automobiliste un être en soi. Mais Paterson ne décrit pas ce que pourrait être le sujet moins pressé, qui accepte de prendre son temps quitte à alléger son planning, de faire ses courses en vélo quitte à payer plus cher, à suer et à multiplier les petits achats au lieu de les concentrer dans un unique approvisionnement hebdomadaire. Comment le faire changer de camp ce sujet attaché à son automobile, sans le frustrer, le pénaliser ou le contraindre ? Au-delà de l'usage de bâtons et de carottes, principe sur lequel repose la majorité des dispositifs les plus efficaces, comment susciter le désir et l'envie délibérée du changement, un détachement relatif mais volontaire.

L'énigme reste entière, toutefois comme nous l'avons observé en Allemagne, sans connaître les causes de cette conversion, il est possible de s'appuyer sur les sujets convertis, les candidats volontaires au détachement, et de leur donner les moyens de réaliser leur sortie de la voiture, dans le but d'une contagion de leurs pratiques et de leur éthique grâce au pouvoir du rayon imitatif tardien.

Pourtant, nous savons qu'il est possible de bâtir une ville qui romprait son alignement avec l'automobile, il doit donc également être possible de pousser le « sujet automobile » de Paterson dans une autre direction. Si l'automobile constitue un mode de vie et de pensée, un régime d'existence en soi, il doit bien exister une subjectivité altermobile, avec sa morale et sa culture, ses valeurs propres et incompatibles, ou du moins peu soluble avec la vie en voiture. Si nous devons formuler des hypothèses concernant le contenu d'une telle éthique, nous leur donnerions différentes directions :

- la lenteur : elle correspond à un enracinement dans le territoire local et dans lequel les déplacements longue distance redeviennent des voyages (rares, longs et chers)

- l'urbanité : le besoin d'accéder à une multitude d'êtres conduit les humains à se rapprocher de l'activité et de leurs congénères, donc forment des colonies plus denses.

- le collectivisme/l'altruisme : les déplacements se coordonnent davantage et s'intègrent mutuellement.

Respectivement ces axes de valorisation correspondent à des retournements de valeurs actuelles : la maîtrise d'un vaste territoire par la vitesse (la temporalité de la course dans laquelle être c'est courir pour lutter contre le temps), l'aménagement d'un foyer périurbain « au vert », l'individualisme que je préférerais qualifier d'autonomisme, car l'individu n'en est

¹⁸ Sloterdijk Peter, *La mobilisation infinie*, op. cit.

pas moins lié et associé à d'autres, mais il souhaite assurer un certain nombre d'actions par ses propres moyens et sans coordination trop planificatrice : notamment le déplacement.

Dans un tout autre registre, culturaliste celui-là, il pourrait être possible de puiser des enseignements. Dans son fameux ouvrage sur la culture japonaise, Ruth Benedict faisait la distinction entre cultures de la honte et cultures de la culpabilité. L'ethnologue plaçait la culture japonaise parmi les premières et la culture américaine, la sienne, parmi les secondes.

« Les vraies cultures fondées sur la honte ont recours, en matière de bonne conduite, à des sanctions extérieures, et non, comme les vraies cultures fondées sur la culpabilité, à une conviction, intériorisée, du péché. La honte est une réaction à la critique des gens. Un homme éprouve de la honte soit parce qu'il est publiquement ridiculisé ou rejeté, soit parce qu'il s'imagine qu'on l'a ridiculisé. Dans les deux cas, c'est une sanction efficace. Mais il y faut un public ou du moins l'idée qu'il y a un public. Nullement dans le cas de la culpabilité. Dans une nation où l'honneur signifie vivre conformément à l'image qu'on se fait de soi-même, un homme peut souffrir d'un sentiment de culpabilité bien que personne n'ait connaissance de ses méfaits, et la confession peut réellement le soulager de son sentiment de culpabilité. »¹⁹

« La primauté de la honte dans la vie des Japonais signifie, comme dans n'importe quelle tribu ou nation où le sentiment de la honte est profond, que chacun surveille le jugement porté par le public sur ses propres actions. »²⁰

Par nos observations personnelles (en Allemagne, en Suisse alémanique, en Autriche, en Hollande, en France, en Italie et en Angleterre), nous pensons que cette réflexion pourrait être étendue, afin d'expliquer certaines différences culturelles entre germaniques (germanophones, scandinaves et flamands) et latins (français, espagnols, italiens). Les premiers sont de grands utilisateurs des transports collectifs et du vélo (comme les Japonais d'ailleurs), alors que les seconds sont des automobilistes invétérés, si l'on grossit le trait. Nous posons donc l'hypothèse d'une plus grande attention au regard du public pour les premiers, alors que les seconds n'éprouvent qu'une culpabilité limitée, puisqu'ils vivent conformément à l'image qu'ils se font d'eux-mêmes. Le déterminisme culturel n'enferme pas les personnes dans des catégories étanches (sinon comment expliquer le comportement différencié de deux allemands ?), en revanche il influence probablement les comportements en agissant sur le référentiel comportemental. Si Benedict a raison, cultures de la honte et cultures de la culpabilité ne négocient pas de la même manière les périodes de transition pendant lesquelles les comportements sont amenés à changer. Un autre passage du même

¹⁹ Benedict Ruth, *Le chrysanthème et le sabre*, Picquier poche, Arles, 1995, (1^{ère} éd. 1946), p. 254

²⁰ Idem, p. 255

livre permettra de voir dans quelle mesure la différence d'angle de vue modifie l'accueil fait à une réorientation des objectifs du collectif :

« Les Japonais considèrent qu'obéir à la loi équivaut à rembourser leur plus grosse dette, leur ko-on. Le contraste avec le comportement populaire aux Etats-Unis ne pourrait être plus net. Pour les Américains, chaque nouveau règlement, des feux de circulation à l'impôt sur le revenu, fait l'effet dans tout le pays d'une ingérence dans la vie privée qui menace la liberté individuelle. »²¹

Une très mauvaise façon de comprendre pourquoi nous convoquons Ruth Benedict serait de conclure : « Devenons japonais, et il n'y aura plus de problème ! ». L'idée est tout autre, nous pensons qu'il n'existe aucune immuabilité de l'identité culturelle ou nationale, mais que nous pouvons en extraire des postulats éthiques et des manières de présenter les choses qui permettent de valoriser ou dévaloriser des comportements. Il sera alors possible en renforçant ces axiomes de redéfinir le référentiel du qualcul et de mettre en avant des paramètres négligés. Si nous prenons un exemple, il est possible d'avoir la lecture suivante : transports en commun = aide sociale = assistantat = échec, alors qu'avec une autre paire de lunettes on lira transports en commun = civisme = intérêt général. Ce changement de grille d'analyse, par contagion intersubjective peut complètement redéfinir les ressorts du choix pris par des millions de voyageurs anonymes. Comprendre pourquoi un allemand ou un scandinave fait en moyenne plus de vélo qu'un français en recherchant les formes sous lesquelles ils posent l'équation des qualculs²² qui les conduisent à se comporter ainsi permettrait probablement de détecter des considérations morales et éthiques différentes, qui restent pourtant invisibles lorsque l'analyste se concentre sur la rationalité instrumentale de ces derniers.

6.5. Un sociologue attaché à son sujet

L'écriture de cette thèse m'a obligé à un effort considérable pour lutter contre ma propre normativité. Tout d'abord en tant que réfractaire aux voitures: la chose est aisée car l'histoire et le phénomène automobile en font un objet fascinant auquel on pardonne facilement. Ensuite, il m'a fallu résister à la vision des ingénieurs et des urbanistes, ce qui est une autre paire de manches. Leur expertise donne envie de croire en leurs vérités et de chercher des solutions à leurs côtés alors que le travail du sociologue doit se limiter à la reformulation du problème. J'aimerais exposer ici la position délicate qui fût la mienne en tant que doctorant

²¹ Idem, p. 153

²² Cochoy Franck, 2002, *op. cit.*

en CIFRE : un pied dans l'université et l'autre dans l'entreprise ou l'administration. C'est tout simplement le vieux paradoxe de l'observation participante de Malinowski²³.

Quand mes employeurs m'ont accueilli, ils me savaient sociologue et mon regard différent porté sur leur activité les intéressait. Ils n'ont jamais cherché à me convertir à leurs vues. Et pourtant, à force de les côtoyer mon regard a changé. J'étais pris dans les problèmes concrets, j'avais appris leur langage et leur jargon professionnel. Il est difficile d'exercer une activité et de la penser sans retomber dans les catégories qui sont les siennes. Sans avoir subi d'envoûtement comme Favret-Saada²⁴, j'ai seulement imité dans l'action. Cette imitation n'est autre que la transmission d'un métier que l'on apprend sur le tas, en forgeant. C'est une bonne chose en soi que d'acquérir des compétences, mais lorsque de retour du terrain, l'anthropologue doit revenir à ses concepts et ses méthodes et délaisser celles de l'ingénieur, le retour à l'ancien savoir-faire est délicat. Sans une certaine discipline et les rappels à l'ordre de mon directeur, ce texte aurait pris une toute autre forme. Il aurait probablement ressemblé à l'essai d'un ingénieur interpellant le politique pour lui demander d'orienter son action dans le sens de ses propositions. Il n'aurait pas pris le soin d'explicitier un vocable devenu naturel, il n'aurait pas décortiqué les catégories de l'analyse.

Si dans un premier temps, le jeune doctorant ignorant, vierge pour ainsi dire²⁵, est en position idéale pour absorber toutes sortes d'opinions contradictoires sur le sujet qui l'intéresse, très vite il ne peut s'empêcher d'organiser des duels logiques, d'épurer ses croyances, de hiérarchiser des vérités ou du moins d'établir des vraisemblances plus ou moins grandes. Au départ il est agnostique, sans opinion tranchée, et équi-intéressé, il peut donc offrir une oreille compréhensive à tout type d'interlocuteur et de discours. Mais au fur et à mesure que son expertise s'accroît avec ces échanges, il pense pouvoir affirmer des choses, des opinions qu'il pense plus fondées que d'autres. Il est cruel de ne pas prendre part aux débats quand on pense avoir quelque chose à dire, parce que l'on a pris le temps d'écouter les uns et les autres. Peut-être est-ce personnel, mais je ne peux m'empêcher de répondre au téléviseur ou à la radio lorsque j'y entends ce que je pense être une contre-vérité. Je ne souhaite pas ici refaire le débat entre intellectuel engagé ou dé engagé²⁶, mais seulement faire comprendre au lecteur que le fait d'exercer une activité professionnelle qui est une partie intégrante de son objet d'étude agit nécessairement sur la production

²³ Malinowski Bronislav, *Les argonautes du pacifique occidental*, Gallimard, Paris, 1989, (édition originale 1922)

²⁴ Favret-Saada Jeanne, *Les mots, la mort, les sorts*, Gallimard, Paris, 1977

²⁵ Je tiens à préciser qu'avant le doctorat, je m'intéressais à des domaines d'étude tout à fait différents (la santé, le corps, l'alimentation, la toxicomanie). Cela étant dit, ma première analyse de terrain réalisée en DEUG consistait à décrire les faits et gestes des utilisateurs d'un arrêt de bus durant une après midi. En Master j'ai également observé les usagers d'une ruelle piétonne pendant une nuit complète depuis la fenêtre d'un appartement surplombant.

²⁶ Je remercie Antoine Hennion d'avoir consacré un de ses séminaires sur l'attachement à l'étude des deux articles suivant : Bourdieu Pierre, « Pour un savoir engagé » in *Contre-feux 2*, Liber-Raisons d'agir, Paris, 2001, pp.33-40.

Callon Michel, « Ni intellectuel engagé, ni intellectuel dé engagé : la double stratégie de l'attachement et du détachement » *Sociologie du travail*, n°41, 1999, pp.65-78

scientifique qui en résulte. J'ai fait tout mon possible pour limiter cette empreinte, mais je ne suis pas certain d'y être parvenu : qu'il est difficile d'être un observateur impartial lorsqu'on est à la fois juge et partie !

Neutraliser les prises de position, bien que frustrant peut se négocier sans trop de difficulté, il suffit de détecter et éliminer les incantations du type « yaquafautquon ». En revanche, un autre travers est bien plus complexe à tempérer : la tendance à vouloir décrire sans fin. Car l'ingénieur se satisfait de la description minutieuse d'un beau dispositif, de son mécanisme et des effets quantifiés qu'il produit. Il faut alors redevenir sociologue et poursuivre la discussion pour l'emmener un plus loin ou un plus haut, en tout cas ailleurs... Mais cela n'intéresse pas toujours le praticien, nous partons trop loin pour lui et surtout on s'éloigne de son seul souci, le perfectionnement. À quoi bon décrire et évaluer, puis de discuter en prenant de la distance sans que cela ne serve directement à améliorer le dispositif ? Peut-être parce que c'est en améliorant notre réflexivité et notre formulation des enjeux et du problème que nous pourrions inspirer ces améliorations...

Bibliographie

- Agenzia Milanese Mobilità Ambiente, « Monitoraggio Ecopass : Gennaio-Dicembre 2008 », rapport final Comune di Milano, Milan, 2009
- Akrich Madeleine, Callon Michel & Latour Bruno, « À quoi tient le succès des innovations ? 1 : L'art de l'intéressement », *Gérer et comprendre, Annales des Mines*, n°11, 1988, pp. 4-17
- Akrich Madeleine, Callon Michel & Latour Bruno, « À quoi tient le succès des innovations ? 2 : L'art de choisir les bons porte-parole », *Gérer et comprendre, Annales des Mines*, n°12, 1988, pp.14-29
- Akrich Madeleine, «Les utilisateurs, acteurs de l'innovation», *Education permanente, 'L'innovation en Question'*, n °134, 1998, pp.79-90.
- Allemand Sylvain, Ascher François et Lévy Jacques (sous la dir.), *Les sens du mouvement. Modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines*, Colloque de Cerisy / Institut pour la Ville en Mouvement, Belin, Paris, 2004
- Alvord Katie, *Divorce your car ! Ending the love affair with the automobile*, New society publishers, Gabriola Island, B.C., Canada, 2000
- Anderson Simon et Renault Régis, « Tarification discriminante », in André de Palma et Emile Quinet, *La tarification des transports. Enjeux et défis*, Economica, Paris, 2005, pp. 107-151
- Artaud Régis « Le budget transport des ménages depuis 40 ans. La domination automobile s'est accrue », *INSEE Première*, n°1039, septembre 2005.
- Baillet Jean Marc, *Le volant rend-il fou ? Psychologie de l'automobile*, L'archipel, Paris, 2006
- Balish Chris, *How to live well without owning a car: Save money, Breathe easier, Get more mileage out of life*, Ten Speed Press, Berkeley, California, 2006
- Banister David, « Pragmatisme critique et tarification de l'encombrement à Londres », *Revue internationale des sciences sociales*, n°176 – 2, 2003, pp. 277-295.
- Bateson Gregory, *Vers une écologie de l'esprit*, Seuil, Paris, 1980, édition originale 1972
- Baudrillard Jean, *Le système des objets*, Gallimard, Paris, 1968
- Bayart Caroline et Bonnel Patrick, « Enquête web auprès des non-répondants de l'enquête ménages déplacements de Lyon (2005-2006) », Rapport final pour le PREDIT, Laboratoire d'Economie des Transports, Lyon, 2008
- Becker Howard, *Outsiders, Etudes de sociologie de la déviance*, Métailié, Paris, 1985, édition originale 1963
- Benedict Ruth, *Le chrysanthème et le sabre*, Picquier poche, Arles, 1995, édition originale 1946

Bernhardt Christoph et Massard-Guilbaud Geneviève (dir.), *Le démon moderne. La pollution dans les sociétés urbaines et industrielles d'Europe*, Presses Universitaires Blaise Pascal, Clermont-Ferrand, 2002

Bessy Christian et Chateauraynaud Francis, *Experts et faussaires. Pour une sociologie de la perception*, Métailié, Paris, 1995

Briefert Claus et Perraud Robert, *Chimie de l'environnement*, De Boeck, Bruxelles, 2001

Böhm Steffen, Campbell Jones, Land Chris & Paterson Matthew (ed.), *Against automobility*, "The Sociological Review", Blackwell, Oxford, 2006

Boiteux Marcel, *Transports : pour un meilleur choix des investissements*, La Documentation Française, Paris, 1994

Boiteux Marcel, *Transports : choix des investissements et coût des nuisances*, La Documentation Française, Paris, 2001

Boltanski Luc, « Les usages sociaux de l'automobile : concurrence pour l'espace et accidents » in *Actes de la recherche en sciences sociales*, vol. 1, n°2, 1975, pp.25-49.

Boltanski Luc, « L'encombrement et la maîtrise des « biens sans-maître » » in *Actes de la recherche en sciences sociales*, vol. 2, n°1, 1976, pp.102-109.

Boltanski Luc, Darré, Y., & Schiltz, M.-A, "La dénonciation » in *Actes de la recherche en sciences sociales*, n°51, 1984, pp.3-40.

Boltanski Luc et Thévenot Laurent, *De la justification. Les économies de la grandeur*, Gallimard, NRF, Paris, 1991

Bonnel Patrick, « Préviation de la demande de transport », rapport d'HDR, Université Lyon 2, 2001

Bonnet Michel et Desjeux Dominique (dir.), *Les territoires de la mobilité*, PUF, Paris, 2000

Boullier Dominique, « Du bon usage d'une critique du diffusionnisme : discussion-prétexte des concepts de Everett M. Rogers », *Réseaux*, vol. 7, n° 36, 1989, pp. 31-51

Boullier Dominique, « Du patient à l'image radiologique : une sociologie des transformations », *Techniques et culture*, n°25-26, Janvier-Décembre 1995, pp.19-34

Boullier Dominique, *L'urbanité numérique. Essai sur la troisième ville en 2100*, L'Harmattan, Paris, 1999

Boullier Dominique, « Les conventions pour une appropriation durable des TIC. Utiliser un ordinateur et conduire une voiture », *Sociologie du travail*, vol. 43, n°3, 2001, pp. 369-387

Boullier Dominique, *La télévision telle qu'on la parle*, L'Harmattan, Paris, 2003

Boullier Dominique, « Politiques plurielles des architectures d'Internet », *Sens Public*, n°7-8, 2008, pp.177-202

Boullier Dominique, « Les industries de l'attention : fidélisation, alerte ou immersion », *Réseaux*, vol. 2, n° 154, 2009, pp. 231-246

Bourdieu Pierre, *La distinction. Critique sociale du jugement*, Les éditions de Minuit, Paris, 1979

Bourdieu Pierre, « Pour un savoir engagé » in *Contre-feux 2, Liber-Raisons d'agir*, Paris, 2001, pp.33-40

Brownstone David et Small Kenneth A., « Expériences de tarification routière en Californie ; enseignement pour l'évaluation du temps et de la fiabilité » in André de Palma et Emile Quinet (dir.) *La tarification des transports. Enjeux et défis*, Economica, Paris, 2005, pp. 155-173

Buckley Drummond, « A garage in the house », in Martin Wachs et Margaret Crawford (éds.), *The car and the city. The automobile, the built environment and daily life*, Ann Arbor, The University of Michigan Press, 1992, pp.124-140

Callon Michel, « Eléments pour une sociologie de la traduction. La domestication des coquilles Saint-Jacques et des marins-pêcheurs dans la baie de Saint-Brieuc », *L'année sociologique*, n°36, 1986, pp.169-208

Callon Michel, « Ni intellectuel engagé, ni intellectuel dégage : la double stratégie de l'attachement et du détachement » *Sociologie du travail*, n°41, 1999, pp.65-78

Callon Michel, Lascoumes Pierre, Barthe Yannick, *Agir dans un monde incertain. Essai sur la démocratie technique*, Seuil, coll. « la couleur des idées », Paris, 2001

Campbell Colin J. et Laherrère Jean H., « The End of Cheap Oil », *Scientific American*, march 1998, pp. 78-83

Carballes Sandrine, « Les véhicules particuliers en France, Données et références », rapport ADEME, Département Transports et Mobilité, 2009

CERTU, *L'enquête ménages déplacements « méthode standard »*, collections du CERTU, Lyon, 1998

CERTU, DREIF, IAURIF, LET, « Les péages urbains en Norvège : Oslo et Trondheim », rapport des visites des 27 et 28 mai 2002, 2002

CERTU, *Recommandations pour l'évaluation socio-économique des TCSP*, Lyon, 2002

CERTU, *Note méthodologique pour l'élaboration des bilans LOTI de TCSP*, rapport, Lyon, 2003

CERTU, « Calcul a posteriori des distances dans les enquêtes ménages déplacements », rapport d'étude, Lyon, 2005

- CERTU, « Le covoiturage en France et en Europe. Etat des lieux et perspectives », rapport d'étude, Lyon, 2007
- CERTU, « L'autopartage en France et en Europe. Etat des lieux et perspectives », rapport d'étude, Lyon, 2008
- Charbonneau Bernard, *L'Hommauto*, Denoël, Paris, 2003, édition originale 1967
- Clochard Fabrice, Rocci Anaïs et Vincent Stéphanie (dir.), *Automobilités et altermobilités . Quels changements ?*, L'Harmattan, Paris, 2008
- Cochoy Franck, *Une sociologie du packaging ou l'âne de Buridan face au marché*, PUF, Paris, 2002
- Cochoy Franck (dir.), *La captation des publics. C'est pour mieux te séduire mon client*, Presses Universitaires du Mirail, Toulouse, 2004
- Coppel Anne, *Peut-on civiliser les drogues ? De la guerre à la drogue à la réduction des risques*, La découverte, Paris, 2002
- Cordier Bruno (dir.), « La gratuité totale des transports collectifs urbains : effets sur la fréquentation et intérêts », rapport final pour l'ADEME et le PREDIT 3 par ADETEC, Clermont Ferrand, 2007
- Cornu Tanguy, « je passe après la voiture de mon homme », présentation au colloque de l'AFS RT 11, sociologie des usages et de la consommation, mars 2010. Thèse en cours.
- Coulon Alain, *L'éthnométhodologie*, PUF, « Que sais-je ? » Paris, 1987
- Crozet Yves et Glachant Matthieu, « Le péage urbain : peut-être, mais comment ? » *Infrastructures & Mobilité*, 2007, n° 64, pp. 8-10
- Crozier Michel et Friedberg Erhard, *L'acteur et le système. Les contraintes de l'action collective*, Le Seuil, Paris, 1977
- Crawford J.H., *Carfree Cities*, International books, 2002
- Deleuze Gilles, « Qu'est-ce qu'un dispositif ? », in ouvrage collectif, *Michel Foucault philosophe*, Actes de la rencontre internationale de Paris en janvier 1988, Seuil, Paris, 1989, pp. 185-195
- Deleuze Gilles, « Post-scriptum sur les sociétés de contrôle », *L'autre journal*, n°1, mai 1990
- Derycke Pierre-Henri, *Le péage urbain*, Economica, Paris, 1997
- Desrosières Alain, *La politique des grands nombres. Histoire de la raison statistique*, La Découverte, Paris, 2000, édition originale 1993
- Dewey John, *The public and its problems*, Ohio University press, Athens, 1989, édition originale 1927
- Dodier Nicolas, «Les appuis conventionnels de l'action » in *Réseaux* n° 62, 1993
- Domenach Olivier (Dir.), *Pour un développement de l'Autopartage à Grande Echelle*, rapport final de Jonction Etudes Conseil pour le PREDIT, 2007

- Donzelot Jacques, Mével Catherine et Wyrekens Anne, *Faire société. La politique de la ville aux Etats-Unis et en France*, Seuil, coll. « La couleur des idées », Paris, 2003
- Dunn J.A. Jr, *Driving Forces. The Automobile, its Enemies and the Politics of Mobility*, The Brookings Institution Press, Washington, D.C., 1998
- Dupuy Gabriel, *Les territoires de l'automobile*, Economica, Paris, 1995
- Dupuy Gabriel, *L'auto et la ville*, Flammarion, coll. « dominos », Paris, 1995
- Dupuy Gabriel, *La dépendance automobile*, Economica, Paris, 1999
- Dupuy Gabriel, *La dépendance à l'égard de l'automobile*, La Documentation Française/PREDIT, Paris, 2006
- Duhamel Yves, « Transports en commun urbains et dépendance automobile. Facteurs d'attachement et possibilité de report modal » rapport DRAST/Axiales, 2003
- Durkheim Émile, *Les règles de la méthode sociologique*, Flammarion, Paris, 1988, édition originale 1894
- Elias Norbert, *La civilisation des mœurs*, Pocket, Paris, 1974, édition originale 1939
- Emangard Pierre-Henri, « Autodiscipline et automobilité », *Transports Urbains*, n°92, 1996, pp. 3-4
- Espinasse Catherine, « Le deuil de l'objet voiture chez les personnes âgées », rapport final PREDIT, Paris, 2005
- Favret-Saada Jeanne, *Les mots, la mort, les sorts*, Gallimard, Paris, 1977
- Flink J.James, *Car culture*, MIT Press, Cambridge, Mass., 1976
- Foo Tuan Seik, « An advanced demand management instrument in urban transport. Electronic Road Pricing in Singapore », *Cities*, vol 17, n°1, 2000, pp. 33-45
- Foucault Michel, *Surveiller et punir. Naissance de la prison*, Gallimard, Paris, 1975
- Foucault Michel, « Le jeu de Michel Foucault », *Dits et écrits*, tome 3, Gallimard, Paris, 1994, (1977 pour cet entretien)
- Fouillé Laurent, « L'affaire Saint Marcel. Chronique sociologique d'un boulevard pas comme les autres », in M-A Granié et J-M Auberlet (éd.), *Le piéton et son environnement. Quelles interactions ? Quelles adaptations ?*, Actes INRETS n°115, Paris, 2008, pp 239-248
- Fouillé Laurent, « Entropie et anthropologie : dépendance automobile et fin du pétrole », in M-J Menozzi, F. Flipo, D.Pécaud (éd.), *Energie et société. Sciences, gouvernances et usages*, SEH Ecologie Humaine/Edisud, Nantes, 2009, pp 99-109
- Friedberg Erhard, *Le pouvoir et la règle. Dynamique de l'action organisée*, Le Seuil, Paris, 1993
- Gagnepain Jean, *Leçons d'introduction à la théorie de la médiation*, Peeters, Louvain, 1994

GART, *Plans de déplacements urbains : panorama 2009, Résultat d'enquête et perspectives*, rapport final, Paris, 2010

Gebhard David, « The suburban house and the automobile » », in Martin Wachs et Margaret Crawford (éds.), *The car and the city. The automobile, the built environment and daily life*, Ann Arbor, The University of Michigan Press, 1992, p.106-123

Georgescu-Roegen Nicholas, *La décroissance. Entropie-Ecologie-Economie*, Sang de la Terre, Paris, 1995, édition originale 1979

Gerlach Jürgen et Methorst Rob, « Intérêts et incohérences de l'espace partagé. Rendre une philosophie d'aménagement populaire plus objective », *Routes/Roads*, n° 342, Paris, 2009, pp. 36-45

Gifford Jonathan, *Urban flexible transport*, Pergamon & Elsevier, Oxford, 2003

GMPTA/AGMA, *Greater Manchester's future transport*, information pack (3 documents : "Why the Transport Innovation Fund ?", "What the Transport Innovation Fund package includes", "How will the Transport Innovation Fund investment be realised ?"), Manchester, 2008.

Goldfiem (de) Florence, *L'automobile est l'avenir de l'homme !*, Larousse, Paris, 2009

Gomart Emillie et Hennion Antoine, « A sociology of attachment : music amateurs, drug addicts » in John Law & John Hassard (éd.), *Actor-Network Theory and after ?*, Blackwell, Oxford, pp. 220-247

Goodwin Phil, « Car dependence », *Transport Policy*, Vol. 2, n°3, 1995, pp. 151-152

Gorz André, « L'idéologie sociale de la bagnole », *Le Sauvage*, septembre-octobre, 1973

GrandJean Alain, Jancovici Jean-Marc, *Le plein s'il vous plait*, Le Seuil, Paris, 2006

Gras Alain, *Fragilité de la puissance*, Fayard, Paris, 2003

Handy Susan, Weston Lisa, Mokhtarian Patricia, « Driving by choice or necessity? », *Transportation Research Part A*, n°39, 2005, pp. 183-203

Hawkins R., « A road not taken: sociology and the neglect of the automobile », *California sociologist*, 9, 1986, pp. 61-79.

Heidegger Martin, *Être et temps*, Gallimard, Paris, 1986, édition originale 1927

Hennion Antoine, *La passion musicale : une sociologie de la médiation*, Métailié, Paris, 1993

Héran François, « La réduction de la dépendance automobile », *Cahiers lillois d'économie et de sociologie*, n° 37, 1er semestre 2001, pp. 61-86.

Hirschman Albert, *Exit, Voice and Loyalty*, Harvard University Press, Cambridge, Massachusetts, 1970

Illich Ivan, *Energie et équité*, Le Seuil, Paris, 1973

Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Ile de France, « Perfectionnement et valorisation de SIMAURIF (SIMulation de l'interAction Urbanisation-transports en Région Ile de France) », Rapport d'étude pour le PREDIT, Paris, 2008

Jonas Hans, *Le principe responsabilité : une éthique pour la civilisation technologique*, Flammarion, Paris, 1999, édition originale 1979

Joseph Isaac, *Météor. Les métamorphoses du métro*, Economica, Paris, 2004

Kaufmann Vincent et Guidez Jean-Marie, Report modal de l'automobile vers les transports publics en milieu urbain : résultats d'une recherche franco-suisse, *Transports urbains* n°92, 1996, pp. 5-10

Kaufmann Vincent et Guidez Jean-Marie, *Les citoyens face à l'automobilité*, CERTU, Lyon, 1998

Kaufmann Vincent, Jemelin Christophe et Guidez Jean-Marie, *Automobile et modes de vie urbains : quel degré de liberté ?*, La Documentation Française, Paris, 2001

Kaufmann Vincent, « Temps et pratiques modales. Le plus court est-il le mieux ? », *Recherche Transports Sécurité*, n°75, 2002, pp.131-143

Kaufmann Vincent et Flamm Michael, *Famille, temps et mobilité : état de l'art et tour d'horizon des innovations*, rapport de recherche pour la CNAF et l'Institut pour la Ville en Mouvement, 2002

Kaufmann Vincent, « Indispensable et indésirable : les paradoxes de l'automobile en ville » in Allemand S., Ascher F. et Lévy J. (sous la dir.), *Les sens du mouvement. Modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines*, Colloque de Cerisy / Institut pour la Ville en Mouvement, Belin, Paris, 2004, pp. 239-248

Kaufmann Vincent, « La motilité : une notion clé pour revisiter l'urbain ? » in Bassand M., Kaufmann V. et Joye D., *Enjeux de la sociologie urbaine*, Presses polytechniques et universitaires romandes, Lausanne, 2007, pp. 171-188

Kay Jane Holz, *Asphalt Nation: How automobile took over America and how we can take it back*, University of California Press, Los Angeles, 1997

Laborit Henri, *L'éloge de la fuite*, Gallimard, Paris, 1985

Lafaye Claudette et Thévenot Laurent, « Une justification écologique ? Conflits dans l'aménagement de la nature », *Revue Française de Sociologie*, Volume 34 n°4, 1993, pp. 495-524.

Ladd Brian, *Autophobia. Love and hate in the automotive age*, University of Chicago Press, Chicago, 2008

Lannoy Pierre, « L'automobile comme objet de recherche, Chicago, 1915-1940 » in *Revue française de sociologie*, Volume 44 n°3, 2003, pp. 497-529

Laroche Hervé, « L'ingénieur, le manager et l'astronave », *Gérer et Comprendre : annales des mines*, n°53, Paris, 1998, pp. 69-77

Lascoumes Pierre, *L'éco-pouvoir. Environnements et politiques*, La découverte, coll. « textes à l'appui », Paris, 1994

Latour Bruno, « Les 'Vues' de l'Esprit, une introduction à l'anthropologie des sciences et des techniques » *Culture Technique*, numéro spécial n°14, 1985, pp. 5-29

Latour Bruno et Steve Woolgar, *La vie de laboratoire. La production des faits scientifiques*, La découverte, Paris, 1988

Latour Bruno, *La science en action*, La découverte, Paris, 1989

Latour Bruno, *Nous n'avons jamais été modernes. Essai d'anthropologie symétrique*, La découverte, Paris, 1991

Latour Bruno, *Aramis ou l'amour des techniques*, La découverte, Paris, 1992

Latour Bruno, *La clef de Berlin. Et autres leçons d'un amateur de sciences*, La découverte, Paris, 1993

Latour Bruno et Hermant Emilie, *Paris ville invisible*, Les Empêcheurs de penser en rond, Paris, 1998

Latour Bruno, *Politiques de la nature*, La découverte et Syros, Paris, 1999

Latour Bruno, « Fracture/fracture : de la notion de réseau à celle d'attachement » in Micoud André et Péroni Michel (dir.), *Ce qui nous relie*, éditions de l'Aube, La Tour d'Aigues, 2000, pp.189-208

Latour Bruno, *Changer de société. Refaire de la sociologie*, La découverte, Paris, 2006

Latour Bruno et Lépinay Vincent Antonin, *L'économie, science des intérêts passionnés*, La découverte, Paris, 2008

Leadbeater Charles et Miller Paul, *The Pro-Am revolution : how enthusiasts are changing our economy and society*, Demos, London, 2004

Le Breton Eric, *Les transports urbains et l'utilisateur : voyageur, client ou citoyen ?*, l'Harmattan, 2002

Le Breton Eric, *Bouger pour s'en sortir. Mobilité quotidienne et intégration sociale*, Armand Colin, coll. « Sociétales », Paris, 2005

Lecourt Arnaud, « Entrer en politique pour défendre son jardin : une analyse des conflits d'aménagement. » *Cosmopolitiques*, n°7, 2004, pp.176-186.

Lemoine Caroline, « EcoPass : le péage urbain écologique de Milan », rapport pour l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Ile-de-France, 2009

Lessig Lawrence, *Code and other laws of cyberspace*, Basic Books, New York, 1999

Lévy Jacques, « Modèle de mobilité, modèle d'urbanité » in Allemand Sylvain, Ascher François et Lévy Jacques (sous la dir.), *Les sens du mouvement. Modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines*, Colloque de Cerisy / Institut pour la Ville en Mouvement, Belin, Paris, 2004, pp. 157-169

Lomasky Loren, « Autonomy and automobility », *The Independent Review*, vol. 2, n°1, 1997, pp 5-28

- Lippman Walter, *Le public fantôme*, Demopolis, Paris, 2008, édition originale 1927
- Lynch David, *L'image de la cité*, Dunod, Paris, 1999, édition originale 1960
- Lynd Robert S. et Helen M., *Middletown. A study in modern american culture*, Harcourt Brace, New York, 1927
- Malinowski Bronislav, *Les argonautes du pacifique occidental*, Gallimard, Paris, 1989, édition originale 1922
- Mattern Julien, « Critique de la notion de « contrôle » : le cas de l'informatisation de la billetterie dans les transports publics urbains », Actes du 15^{ème} colloque CREIS-TERMINAL, Les libertés à l'épreuve de l'informatique Fichage et contrôle social, Paris, 2010
- Mozère Liane,, « Le « souci de soi » chez Foucault et le souci dans une éthique politique du care. », *Le Portique*, n° 13-14 , 2004
- McShane Clay, *Down the Asphalt Path : The Automobile and the American City*, Columbia University Press, New York, 1994
- Monneyron Frédéric, Thomas Joël, *L'automobile, un imaginaire contemporain*, Imago, Paris, 2006
- Newman P., Kenworthy J., *Sustainability and Cities: Overcoming Automobile Dependence*, Island Press, Washington D.C., 1999
- Nobis Claudia et Welsch Janina, « Mobility management at the district level : the impacts of car-reduced district on mobility behavior », présentation à la 7th european conference on mobility management, Karlstad, 2003
- Offner Jean-Marc, *Les plans de déplacements urbains*, La Documentation Française/PREDIT, Paris, 2006
- Olson Mancur, *Logique de l'action collective*, PUF, Paris, 1978, édition originale 1965
- Orfeuil Jean-Pierre, *Je suis l'automobile*, Editions de l'Aube, La Tour d'Aigues, 1994
- Orfeuil Jean-Pierre, « L'automobile en France : comportements, perceptions, problèmes perspectives », présentation au Colloque internationale de l'Institut pour la Ville en Mouvement, Marne la Vallée, 2001
- Orfeuil Jean-Pierre, « L'automobile controversée : points de repère », texte non publié, 2007
- Orwell George, *1984*, Gallimard, Paris, 1950
- Palma (de) André, Quinet Emile, *La tarification des transports : enjeux et défis*, Economica, Paris, 2005
- Paterson Matthew, *Automobile politics. Ecology and cultural political economy*, Cambridge University Press, Cambridge UK, 2007
- Paugam Serge, *La disqualification sociale : essai sur la nouvelle pauvreté*, PUF, Paris, 1991

Pooley Colin G. et Turnbull Jean, « Commuting, transport and urban form : Manchester and Glasgow in the mid-twentieth century », *Urban history*, n°27-3, Cambridge University Press, 2000, pp. 360-383

Prud'homme Rémy et Bocarejo Juan Pablo, « L'expérience du péage de Londres », *Transports*, n°431, 2005, pp. 174-178

Prud'homme Rémy et Kopp Pierre, « Le péage de Stockholm : évaluation et enseignements », *Transports*, n° 443, 2007, pp. 1-15

Quinet Catherine, « Herbert Simon et la rationalité limitée », *Revue Française d'Economie*, vol. 9 n°1, 1994, pp. 133-181

Quinet Emile, *Principes d'économie des transports*, Economica, Paris, 1998

RATP Département Développement et action territoriale, « Le programme Mobilien à Paris. Contribution de la RATP à un bilan d'étape », rapport pour le STIF, septembre 2007

Reg Evans, « Central London Congestion Charging Scheme: ex post evaluation of the quantified impacts of the original scheme », rapport pour Transport for London, Londres, 2007

Rennes Métropole, Bilan LOTI de la restructuration du réseau en 2002, Rennes, 2009

Rifkin Jeremy, *L'Âge de l'accès*, La Découverte, Paris, 2000

Rifkin Jeremy, *L'économie hydrogène*, La Découverte, Paris, 2002

Robert Marcel, « Pour en finir avec la société de l'automobile », publication électronique Carfree France, 2005

Rocci Anaïs, *De l'automobilité à la multimodalité? Analyse sociologique des freins et leviers au changement de comportements vers une réduction de l'usage de la voiture. Le cas de la région parisienne et perspective internationale*, thèse dirigée par Dominique Desjeux, Paris V, 2007

Rotaris Lucia, Danielis Romeo, Marcucci Eduardo, Massiani Jérôme, « The urban road pricing scheme to curb pollution in Milan, Italy : description, impacts and preliminary cost-benefit analysis assessment », *Transportation Research part A*, n° 44, 2010, pp. 359-375

Sachs Wolfgang, *For love of the automobile. Looking back into the history of our desires*, University of California Press, Berkeley, 1992, édition originale 1984

Santos Georgina et Bhakar Jasvinder, "The impact of the London congestion charging scheme: the generalised cost of car commuters to the city of London from a value of travel time savings perspective", *Transport Policy*, n° 13, 2006, pp. 22-33

Sauvy Alfred, *Les quatre roues de la fortune. Essai sur l'automobile*, Flammarion, Paris, 1968

Schütz Alfred, *Eléments de sociologie phénoménologique*, L'Harmattan, Paris, 2000 (traduction d'articles publiés de manière posthume « collected papers »)

Schweitzer Laëtitia « Pour une lecture critique de la mise en œuvre des cartes à puces dans les transports publics grenoblois ; comment la nouvelle billettique rationalise le contrôle

- social », Communication aux Journées d'études du C.R.E.I.S., 2007
<http://www.lecreis.org/journees%20d%27etude/JE2007/Laetitia.pdf> consulté le 23/08/2010
- Semlyen Anna, *Cutting your car use. Save money, be healthy, be green !*, Green Books, Foxhole, 2007
- Servant Louis, « Le péage de Londres : éléments pour une analyse coûts-avantage », rapport pour l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Ile-de-France, Paris, 2008
- Shaheen Susan, Sperling Daniel, Wagner Conrad, « Carsharing in Europe and North America : Past, Present and Future », *Transportation Quarterly*, vol. 52, n° 3, 1998, pp. 35-52
- Singer Andy, *CARtoons. Le cauchemar de l'automobile*, L'Echappée, Paris, 2007
- Sloman Lynn, *Car sick: solutions for our car-addicted culture*, Green Books, Foxhole, 2006
- Sloterdijk Peter, *La mobilisation infinie*, Christian Bourgeois, Paris, 2000, édition originale 1989
- Sloterdijk Peter, *Sphères tome 1 : bulles*, Hachette, Paris, 2003, édition originale 1998
- Smeed, R.J., *Road Pricing: The Economic and Technical Possibilities*, HMSO, Londres, 1964
- Steg Linda « Car use : lust and must. Instrumental, symbolic and affective motives for car use » *Transportation Research part A*, n°39, 2005 pp. 147-162
- Stockholms stad, « Facts and results from the Stockholm Trials », Rapport final, 2006
- Tarde Gabriel, *Les lois de l'imitation*, Les empêcheurs de penser en rond, Paris, 2001, édition originale 1890
- Tertoolen Gérard et al., « Psychological resistance against attempt to reduce private car use » *Transportation Research*, vol.32, n° 3, 1998, pp. 171-181
- Thévenot Laurent, « Les investissements de forme » in Thévenot Laurent (éd.) *Conventions Economiques*, PUF (Cahiers du Centre d'Etude de l'Emploi), Paris, 1986, pp.21-71
- Thévenot Laurent, *L'action au pluriel. Sociologie des régimes d'engagement*, La Découverte, Paris, 2006
- Torpey John, « Aller et venir : le monopole étatique des " moyens légitimes de circulation " », *Cultures & Conflits*, n°31-32, 1998, pp. 63-100
- Transek, « Cost-Benefit analysis of the Stockholm trial », rapport final, Stockholm, 2006
- Transport for London, *Central London Congestion Charge: Six month on*, Londres, 2003
- Transport for London, *Impacts monitoring. Sixth annual report*, Londres, 2008
- Union des Transports Publics et Ferroviaires, *Les chiffres clés du transport public urbain 2007*, Paris, 2008

Urry John, « Inhabiting the car » in *Against automobility*, Böhm S. et al. (ed.), Blackwell Publishing, Oxford, 2006, pp 17-31

Van Andel Pek et Bourcier Danièle, *De la Sérendipité dans la science, la technique, l'art et le droit. Leçons de l'inattendu*, L'Act mem, Chambéry, 2009

Vaughan Diane, « Theorizing disaster. Analogy, historical ethnography, and the *Challenger* accident », *Ethnography*, vol 5-3, Londres, 2004, pp.315-347

Vaughan Diane, « The dark side of organizations: mistake, misconduct and disaster », *Annual Review of Sociology*, n°25, 1999, pp. 271-305

Venturini Tommaso, « Diving in magma: how to explore controversies with Actor-Network Theory », *Public Understanding of Science* (pas encore publié).

Vincent Stéphanie, *Les « altermobilités » : analyse sociologique d'usages de déplacements alternatifs à la voiture individuelle. Des pratiques en émergence ?*, thèse dirigée par Dominique Desjeux, Paris V, 2008

Virilio Paul, *Vitesse et politique, essai de dromologie*, Galilée, Paris, 1977

Wachs M., Crawford M, *The car and the city, the automobile, the built environment and daily urban life*, The University Press of Michigan, Ann Arbor, Michigan, 1992

Weber Max, *L'éthique protestante et l'esprit du capitalisme*, Flammarion, Paris, 1999, édition originale 1904-1905

Wiel Marc, *La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée*, éditions Mardaga, Sprimo, 1999

Womack J.P., *The Machine that Changed the World*, Mac Millan, Toronto, New York, 1990

Zahavi Yacov et Lang Paul, « Traveltime budgets and mobility in urban area », Final report, US Department of Transportation, Washington DC, 1974

Liste des abréviations

AA : Alcooliques Anonymes
ABD : Association of British Drivers
AGMA : Association of Greater Manchester Authorities
ALS : Area Licensing Scheme
AMAP : Association pour le Maintien d'une Agriculture Paysanne
AOT : Autorité Organisatrice des Transports
AOTU : Autorité Organisatrice des Transports (Urbains)
ASA : Advertising Standard Authority
CAN : Clean Air Now
CAP : Community Action Party
COE : Certificate of Entitlement
CERTU : Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports et l'Urbanisme
CIFRE : Convention Industrielle de Formation par la REcherche
CNIL : Commission Nationale de l'Informatique et des Libertés
CSP : Catégorie Socio-Professionnelle
DfT : Department for Transport
DSP : Délégation de Service Public
EMD : Enquête Ménages Déplacements
ERP : Electronic Road Pricing
GMMG : Greater Manchester Momentum Group
GMPTA : Greater Manchester Public Transport Authority
GMPTE : Greater Manchester Public Transport Executive
GPS : Global Positioning System
HOV : High Occupancy Vehicle
INRETS : Institut National de Recherche sur les Transports et la Sécurité
INSEE : Institut National de Statistique et d'Etudes Economiques
LOTI : Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs (loi n° 82-1153 du 30/12/1982)
MART : Manchester Against Road Tolls
MDOD : enquête Montées-Descentes et Origines-Destinations
NAAT : National Alliance Against Tolls
PDA : Plan de Déplacement d'Administration
PDE : Plan de Déplacement d'Entreprise
PDES : Plan de Déplacement d'Etablissement Scolaire
PDU : Plan de Déplacement Urbain
PDUJIF : Plan de Déplacement Urbain d'Ile de France
PIB : Produit Intérieur Brut
PLU : Plan de Local d'Urbanisme
RATP : Régie Autonome des Transports Parisiens
R/D : ratio Recettes sur Dépenses
RTT : Réduction du Temps de Travail
STIF : Syndicat des Transports d'Ile de France
TAD : Transports A la Demande
TAN : Transports de l'Agglomération Nantaise
TC : Transport Collectif
TCSP : Transport Collectif en Site Propre
TCU : Transport Collectif Urbain
TGV : Train à Grande Vitesse
TfL : Transport for London
TIF : Transport Innovation Fund

SNCF : Société Nationale des Chemins de Fer
SRU : loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain (loi n°2000-1208 du 13/12/2000)
SEK : couronne suédoise
STAR : Service de Transport de l'Agglomération Rennaise
STAC : Service de Transport de l'Agglomération Chambérienne
UTP : Union des Transports Publics et ferroviaires
VQS : Vehicle Quota System
VLS : Vélo en Libre Service
ZAC : Zone d'Aménagement Concerté
ZUP : Zone à Urbaniser en Priorité

Table des matières détaillée

Remerciements	2
Sommaire	4
Avant Propos	7
1. Le plasma automobile	13
1.1. L'angle mort sociologique : l'auto atrophiée	13
1.2. L'ethos automobile.....	16
Un ethnologue au pays des automobilistes ou le <i>coming out</i> d'un ex-sans-permis	17
1.3. La possibilité d'un déplacement.....	23
Produire et offrir du mouvement.....	24
1.4. L'auto est-elle une bulle ?	25
La bulle automobile.....	26
Automobile et régime du proche.....	27
1.5 Conduite et pouvoir : le prestige de l'automobile	31
L'imitation du plus prestigieux	33
Duel logique et fin de la motorisation.....	34
Dirigeants politiques et automobile.....	36
À chaque monde sa voiture	38
La naturalité de la <i>car culture</i>	39
2. L'addiction automobile	43
2.1. Une brève histoire de la critique de l'automobile	43
La perversion automobile.....	44
Chronologie de la critique	47
L'autoolisme.....	48
2.2. Autoholics Anonymous.....	50
2.3. Autopartage et covoiturage : des autosupports d'utilisateurs de l'automobile.....	54
2.4. Autopatch®	58
2.4.1. Présentation du dispositif	58
2.4.2. Stratégies de défense : « Je m'en fous de la pollution, moi pour aller travailler, il faut bien que je prenne ma voiture »	61
A. Où l'accusé plaide coupable avec des circonstances aggravantes	61
B. Où l'accusé plaide coupable mais avec des circonstances atténuantes	62
C. Où l'accusé plaide non coupable	63
D. Où l'accusé dénonce à son tour.....	63
2.4.3. Que nous apprennent les prévenus d'Autopatch ?	65
2.5. Pathologiser un attachement normal ou rééquiper l'automobiliste en libre-arbitre ? ...	69
2.5.1. L'automobiliste, un grand malade qui s'ignore ?.....	69
2.5.2. Un automobiliste capable de choix et doué de raison ?	74
2.6. De l'automobiliste dépendant aux voyageurs attachés à leurs véhicules.....	78
3. La niche écologique de l'automobile : une espèce invasive	83
3.1. La prolifération automobile.....	83
3.2. Les barrières techniques	87
3.2.1 Le Boulevard de la Mort	88
A. Un projet sous contrainte.....	89
B. Des choix techniques restreints	91
C. Lorsqu'une politique pro-bus devient anti-piétonne	92

D. L'évaluation des effets du Mobilien 91.....	95
3.2.2. La ZAC Saint Sulpice : la régulation par la pénurie de place	101
Les Plans de Déplacements d'Entreprise (PDE) de la ZAC	104
3.2.3. Barrières techniques et régulation des populations invasives par réduction de leur niche écologique.....	106
3.3. Les barrières économiques	109
3.3.1. Tarification routière et taxe sur la congestion	110
3.3.2. Présentation de différents péages urbains en fonctionnement	113
Singapour	113
Londres.....	116
Stockholm.....	121
Milan	125
3.3.3. L'échec mancunien : retour d'expérience d'un ambitieux projet avorté.....	129
Saillances et spécificités du cas.....	129
Les acteurs en présence	131
Les arguments échangés.....	133
Chronologie de la controverse.....	135
1 : Le financement du Metrolink.....	136
2 : Le choix du TIF.....	137
3 : L'élaboration du dossier TIF.....	138
4 : La première consultation.....	139
5 : La candidature au TIF	140
6 : La présentation du dossier suivie de la seconde consultation	140
6' : Le referendum.....	142
7 : Le plan B	142
Discussion	143
Entretiens : l'opposant actif et le gestionnaire de projet	145
3.3.4. Conclusion sur les péages urbains.....	148
3.3.4. La gratuité totale des transports collectifs.....	151
La gratuité à Compiègne : une autre conception du package.....	153
Conclusion sur la gratuité totale.....	157
3.3.5. Barrières économiques et économisation d'une controverse politique.....	159
3.4. Les barrières juridiques	161
3.4.1. La juridiction existante : le code de la route et l'automobiliste probatoire.....	161
3.4.2. Des expérimentations juridiques : promotion de l'autopartage, taxe carbone, code la rue et rue nue.	165
3.4.3. D'autres voies légales pour lutter contre l'excès d'automobile ?	169
3.5. Barrières d'accès et perméabilité du milieu	171
4. L'organisation des mobilités alternatives : le voyageur fantôme.....	175
4.1. Le recensement des déplacements.....	176
4.1.1. Comptages et sondages	177
4.1.2. L'enquête ménages déplacements (EMD)	178
4.1.3. L'enquête Montées-Descentes et Origines-Destinations (MDOD)	180
4.1.4. Les enquêtes de fraude	180
4.2. La captation des traces	182
4.2.1. Traceurs et capteurs.....	182
4.2.2. La billettique : veiller et agir	186
Saisir l'adresse de son client	188
Billettique et société de contrôle	194
4.2.3. Exploiter les traces collectées	198

4.3. Prédire et modéliser les flux.....	199
Proposition théorique d'une méthode de recensement des désirs de mobilité et d'une offre théorique de transport collectif.....	204
4.4. Re-présenter le voyageur fantôme.....	207
Du chasseur de fantômes au parlement des voyageurs	211
5. Ré-investir le quartier.....	216
5.1. Attacher l'habitant à son quartier.....	216
5.2. Vauban : un quartier moins voiture pour un habitant plus soigneux	219
5.2.1. Introduction	219
5.2.2. Le dispositif à la loupe : le « <i>Verkehrskonzept</i> ».....	220
5.2.3. Du quartier à la communauté Vauban.....	222
5.2.4. Expérimentation et mise à l'épreuve.....	224
Observations générales.....	224
Enquête par questionnaires.....	225
5.2.5. La force du collectif	229
5.2.6. Un habitant engagé qui prend soin de son quartier	231
5.2.7. Conclusion.....	232
5.3. Apports de Vauban à la discussion générale.....	233
5.3.1. Moins de stationnement	234
5.3.2. L'accessibilité aux modes remise en ordre	235
5.3.3. Un empowerment collectif et une politique des petits pas.....	239
6. Conclusion.....	244
6.1. Organiser les mobilités c'est faire la ville.....	244
6.2. Recomposer les attachements : faire proliférer les associations nouvelles.....	247
6.3. Redevenir agnostique sur les mobilités.....	248
6.4. Quelle éthique pour un esprit de l'alternobilité ?.....	250
6.5. Un sociologue attaché à son sujet	254
Bibliographie.....	257
Liste des abréviations.....	270
Table des matières détaillée	272
Annexes.....	275

Annexes

LISTE DES ANNEXES

1. Tableau de typologie prévisionnelle des études de cas...**p.277**
2. Scan du permis de conduire obtenu le 09/07/2009...**p.278**
3. Formulaire de diagnostic du permis de conduire...**p.279**
4. Capture d'écran, proxémie du verbe conduire sur le site du Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales (CNRTL)...**p.280**
5. Part relative des postes de consommation dans le budget des ménages de 1959 à 2008 (comptes de la nation, INSEE)...**p.281**
6. Dessin d'Ougen. Vélo ou 4X4 ?...**p.282**
7. Taux de remplissage des véhicules EMD 2007 de Rennes Métropole...**p.283**
8. Graphiques présentant les thèmes de la critique chez Ladd...**p.284**
9. Cartographie web des liens depuis autoholics.org et capture d'écran de la page d'accueil du site web...**p.285**
10. Echange de mails avec Randall Ghent...**p.286**
11. Usage des modes de transport avant/après autopatch...**p.287**
12. Photographies du paquet de chewing-gum...**p.288**
13. Scan de tracts recto...**p.290**
14. Scan de tracts verso...**p.291**
15. Photographies des comédiens face à leur public...**p.292**
16. Entretien avec la responsable du service transports urbains de Chambéry Métropole (le 15/11/2007)...**p.293**
17. Entretien avec le responsable du marketing du STAC (le 16/11/2007)...**p.309**
18. Profils des participants à la Zénibus Expérience...**p.337**
19. Résumé de l'entretien avec l'ex-chef de projet Mobilien 91 à la Direction de la Voirie et des Déplacements de la Ville de Paris (le 9/11/2007)...**p.338**
20. Photographies du passage piéton au droit de l'avenue des Gobelins...**p.343**
21. Photographies d'une séquence de quasi-accident...**p.344**
22. Orthophotographie de la ZAC Saint Sulpice à l'aide de « l'appli carto » de Rennes Métropole...**p.345**
23. Zoom de l'orthophotographie complétée d'informations sur l'offre de transport public...**p.346**
24. Florilège de véhicules mal garées (le 30/11/2007)...**p.347**
25. Courriers de réclamations anonymisés reçus par Rennes Métropole...**p.349**
26. Photographies prises lors du deuxième passage (le 18/06/2010)...**p.352**
27. Scan de cartes du projet de péage de Manchester présentées dans la brochure d'information diffusée aux habitants de l'agglomération en vue de la seconde consultation...**p.355**
28. Entretiens mancunien...**p.357**
 - A. Entretien avec le cofondateur de Manchester Against Road Tolls, Manchester, le 22/03/2009...**p.357**
 - B. Entretien avec un responsable de Greater Manchester Integrated Transport Authority, le 14/03/2009...**p.383**
29. Tableau des articles publiés par le site du Manchester Evening News relatant de nouvelles pièces argumentatives...**p.393**

- 30. Graphiques du nombre d'articles publiés par le site du Manchester Evening News et celui des commentaires publiés par les internautes...p.398**
- 31. Tracts anti-péage diffusés par *stopthecharge*...p.400**
- 32. Entretien réalisé à Compiègne le 27/05/2008 auprès des responsables du service des transports de l'agglomération (ARC), précédé d'une photographie prise en repartant avec le bus gratuit...p.401**
- 33. Statistiques de mortalité et de condamnations...p.427**
- 34. Fiche d'exploitation de l'Enquête Ménages Déplacements...p.429**
- 35. Diagrammes et cartes issus de l'enquête OD 2009 du STAR...p.434**
- 36. Schémas de l'architecture technique du système billettique rennais...p.440**
- 37. Scan de carte KorriGo...p.442**
- 38. Graphiques réalisés grâce à la billettique...p.443**
- 39. Cartographies des adresses géocodées des abonnés dans les communes périphériques...p.456**
- 40. Capture d'écran de l'application de création de cartes...p.461**
- 41. Courrier explicatif et questionnaires distribués à Vauban...p.462**
- 42. Sélection de graphiques issus de l'exploitation des questionnaires...p.472**

1. Tableau de typologie prévisionnelle des études de cas


Action	Lieu	Technique	Economique	Juridique	Normatif
Inciter	Ailleurs	Le boulevard Saint Marcel à Paris	La gratuité des TC à Compiègne	Un projet de loi de promotion de l'autopartage en France	La campagne Autopatch à Chambéry
	Rennes	le système de priorité au feu pour les bus	La billettique: le dispositif KorriGo	City'Roul : l'autopartage à Rennes	Marketing de Kéolis et com' de Rennes Métropole
Dissuader	Ailleurs	Le quartier Vauban à Freiburg: un quartier sans voiture (<i>Autofrei</i>)	Projet de péage urbain houleux à Manchester	Le centre-ville fermé à la circulation de Freiburg	<i>Autoholics Anonymous</i> : le Cyber Self Help des auto-dépendants
	Rennes	Charles de Gaulle: un parking souterrain controversé	L'extension des zones de stationnement payant dans le PDU	La limitation de l'offre de stationnement : la ZAC de Saint Sulpice	Le paysage des associations altermobiles rennaises

Tous les cas ont fait l'objet d'études et de collectes de données exploratoires, mais seuls les cas grisés seront pleinement exploités et exposés dans la thèse. Un cas sur deux a été abandonné à un stade plus ou moins avancé, mais leur volume total ne représente pas la moitié, ni même le quart du travail effectué. La classification des cas exploités a évolué et certains ont permis de discuter plusieurs dimensions, voir l'ensemble des modes opératoires.

2. Scan du permis de conduire obtenu le 09/07/2009

106 APPLICATION 8413-5
DU 24/06/2009 AU 24/06/2012

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE














PERMIS DE CONDUIRE

Českejrečno au vpraxovaniem na MTC
 Permiso de Condición • Kvalifický príkaz
 Karskort • Führerschein • İhbarlıba
 Akroo Olypionts • Driving Licence
 Ceadfaisn Tírionú • Patente di guida
 Večstija apliecinība • Volontiojē pas īmcināmas
 Vezetői engedély • Licența na Șevșim
 Ripovejly • Prawo jazdy
 Cartă de Conducătoare • Permis de conducere
 Vodický preukaz • Vozniško dovoljenje
 Ajkorkort • Korkort

Modèle des
COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

CATEGORIES DE VEHICULES POUR LESQUELLES LE PERMIS EST VALABLE EN CIRCULATION NATIONALE		MENTIONS/TIMBRE
CAT	DU	AU
****	*****	
****	*****	
****	*****	

CHANGEMENT DE DOMICILE

CATEGORIES DE VEHICULES POUR LESQUELLES LE PERMIS EST VALABLE	DEPUIS LE	JUSQU'AU	RESTRICTIONS	MENTIONS	TIMBRE
A A1  ≤ 125 cc ≤ 11 kW	*****				
A A  ≤ 25 kW ≤ 0,18 kW/kg	*****				
B B1  B  ≤ 3500 kg ≤ (1+8)	24/06/2009				
C C  D 	24/06/2009				
E B  C  D 	*****				

1. Nom: **FOUILLE**



2. Prénom: **LAURENT HONORE**

3. Date et lieu de naissance: **23/08/1982 LORIENT (056)**

8. Domicile: **8 RUE DE DINAN 35120 DOL DE BRETAGNE**

4. Délivré par: **LE SOUS-PREFET (35)**
A **ST MALO**

5. N°: **09/07/2009**

7. 
Pour le Sous-Prefet
La Secrétaire Générale


3. Formulaire de diagnostic du permis de conduire

FICHE POUR L'ÉVALUATION DE DEPART - FICHE ELEVE

1. Renseignements d'ordre général

Nom : Prénom : Date de naissance :
 Adresse : Tél. : [] [] [] [] [] []
 Niveau scolaire : Profession : Nationalité :
 Acuité visuelle : œil Droit /10 œil Gauche : /10 Correction : oui non
 Incompatibilités : Visite Médicale : oui non

2. Expérience de la conduite

	Conduite auto :	Avec qui ? :	Où (sauf auto-école) ? :	Si pas auto :		TOTAUX PARTIELS
B1 <input type="checkbox"/>	+1 jamais <input type="checkbox"/> 0	amis <input type="checkbox"/> -1	ville <input type="checkbox"/> -2	vélo <input type="checkbox"/> 0		
A1 <input type="checkbox"/>	+2 - de 5 h. <input type="checkbox"/> +1	parents <input type="checkbox"/> +1	route <input type="checkbox"/> -1	cyclo <input type="checkbox"/> +1		
A <input type="checkbox"/>	+2 + de 5 h. <input type="checkbox"/> +2	auto-école <input type="checkbox"/> +2	chemin <input type="checkbox"/> 0	moto <input type="checkbox"/> +2		
Date.....				autre véhicule <input type="checkbox"/> +1		

3. Connaissance du véhicule

Direction :	non <input type="checkbox"/>	oui <input type="checkbox"/> +1	Embrayage :	non <input type="checkbox"/>	oui <input type="checkbox"/> +1		TOTAUX PARTIELS
Boîte de vitesses :	non <input type="checkbox"/>	oui <input type="checkbox"/> +1	Freinage :	non <input type="checkbox"/>	oui <input type="checkbox"/> +1		

4. Attitude à l'égard de l'apprentissage et de la sécurité

Réponse : maîtriser la voiture et connaître le code	<input type="checkbox"/> -2				TOTAUX PARTIELS
Réponse : prévoir les difficultés et savoir y faire face	<input type="checkbox"/> +2				
L'apprentissage est une nécessité :	<input type="checkbox"/> -2				
Réel désir d'apprendre à conduire :	<input type="checkbox"/> +2				

5. Habiletés

	F	S	B		TOTAUX PARTIELS
Installation au poste de conduite	<input type="checkbox"/> -2	<input type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> +2		
Démarrage arrêté	<input type="checkbox"/> -3	<input type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> +2		
Manipulation du volant	<input type="checkbox"/> -2	<input type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> +2		

6. Compréhension et mémoire

	F	S	B		TOTAUX PARTIELS
Compréhension	<input type="checkbox"/> -1	<input type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> +1		
Mémoire	<input type="checkbox"/> -1	<input type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> +1		

7. Perception

	F	S	B	F	S	B		TOTAUX PARTIELS
Trajectoire	<input type="checkbox"/> -4	<input type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> +3	<input type="checkbox"/> -1	<input type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> +1		
Orientation				F1 <input type="checkbox"/> -1		<input type="checkbox"/> +2		
Observation	<input type="checkbox"/> -1	<input type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> +1	Regard F2 <input type="checkbox"/> -2				
				F3 <input type="checkbox"/> -3				

8. Emotivité

	F	S	B	F	S	B		TOTAUX PARTIELS
En général	<input type="checkbox"/> -1	<input type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> +1	Crispation <input type="checkbox"/> -1	<input type="checkbox"/> 0	<input type="checkbox"/> +1		

9. Résultat de l'évaluation

	Total +	Total -	résultat final
Total des résultats partiels :	[]	-	[] = []

10. Proposition : volume de formation prévisionnel

Théorie [] Heures Pratique [] Heures

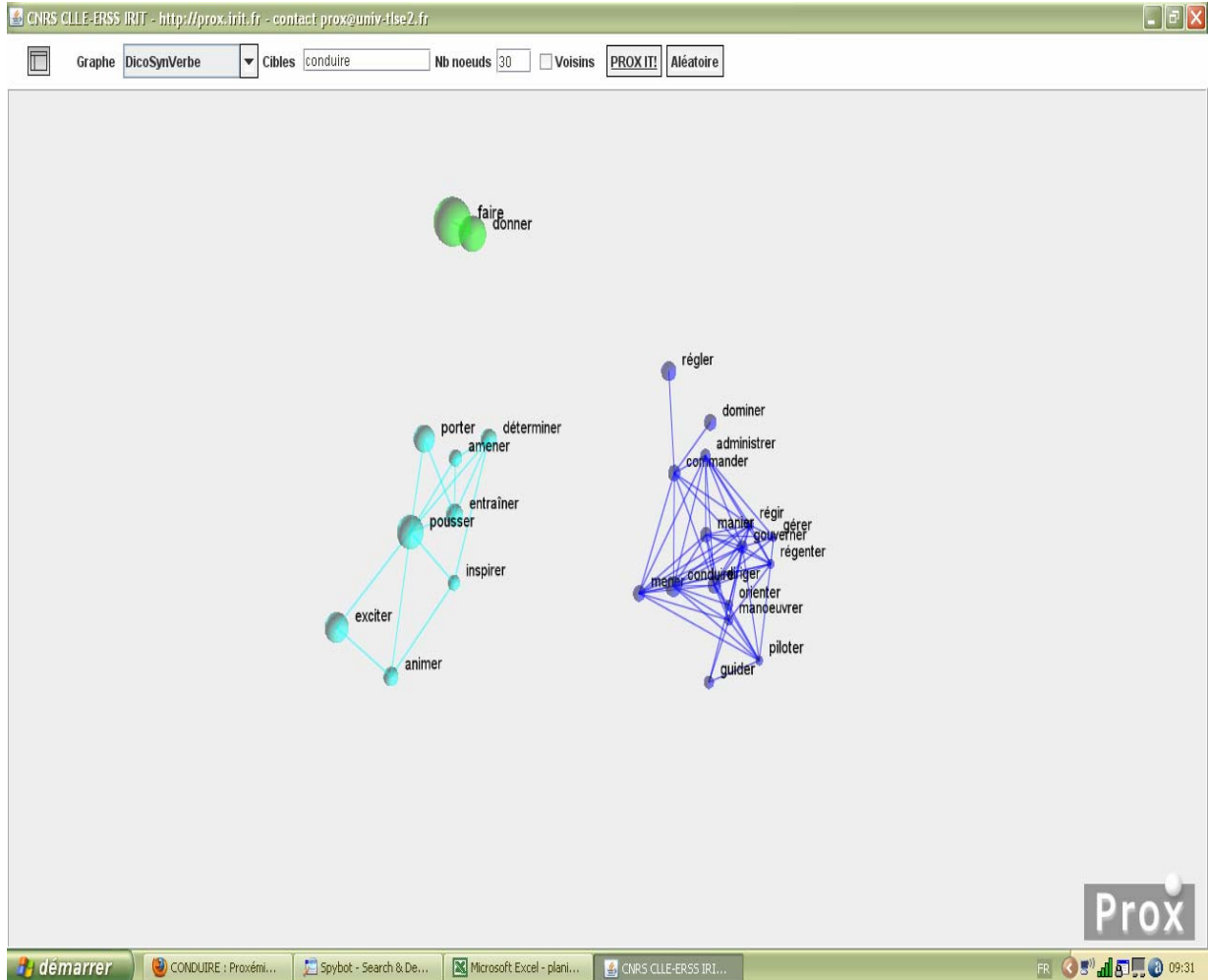
Proposition acceptée : oui non Proposition retenue : théorie [] H. pratique [] H.

Fait à le

Signatures : Formateur : Elève : Parents (pour les mineurs) :

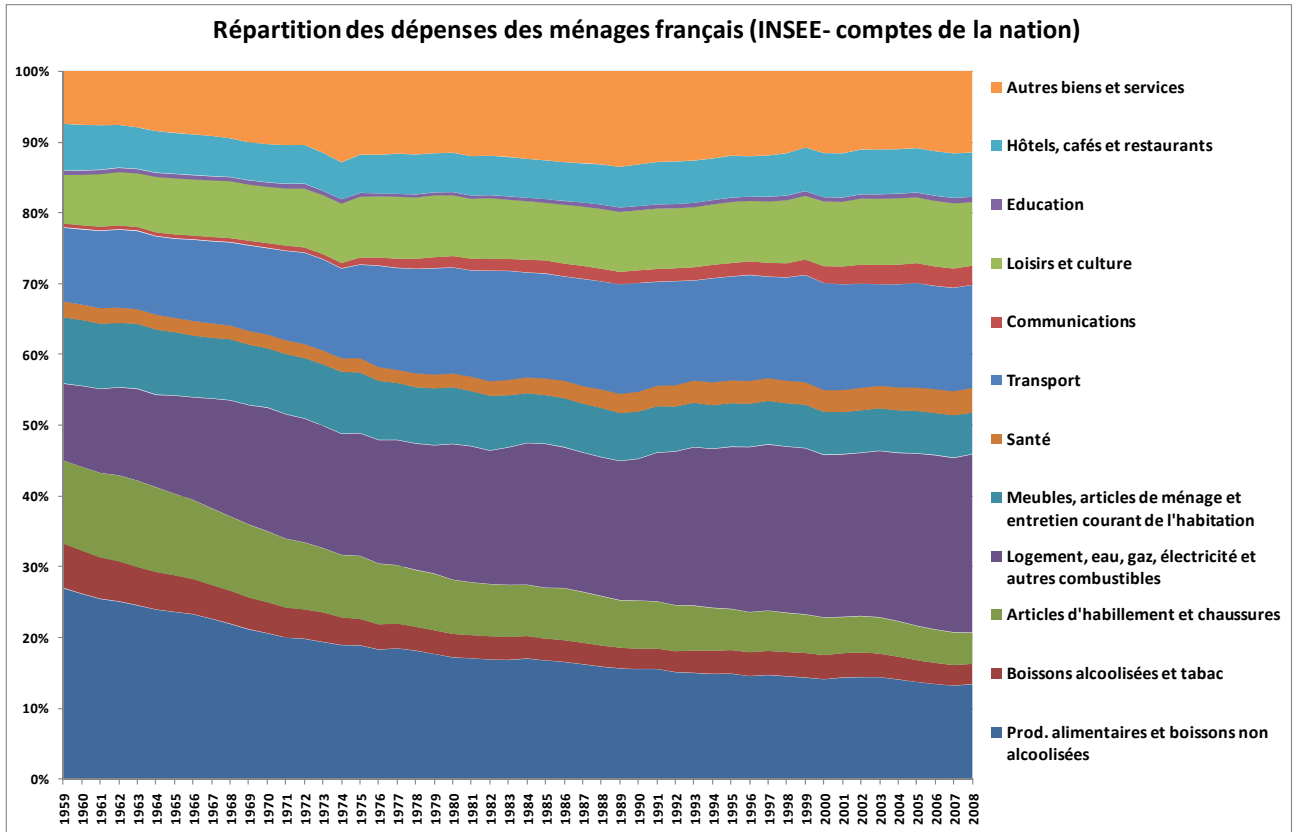
4. Capture d'écran, proxémie du verbe conduire sur le site du Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales (CNRTL)

<http://www.cnrtl.fr/proxemie/conduire> consulté le 29/09/2009



Parenté flagrante avec **régenter**, **gouverner**, **gérer**, **régir** autant qu'avec piloter

5. Part relative des postes de consommation dans le budget des ménages de 1959 à 2008 (comptes de la nation, INSEE)

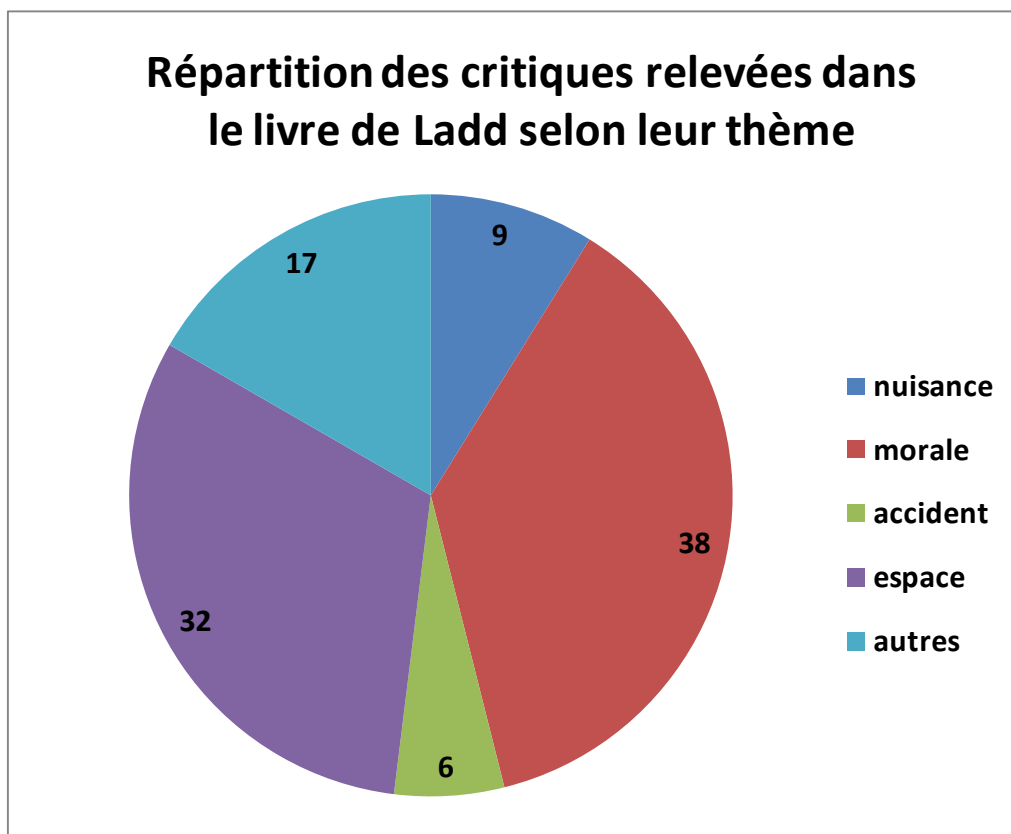
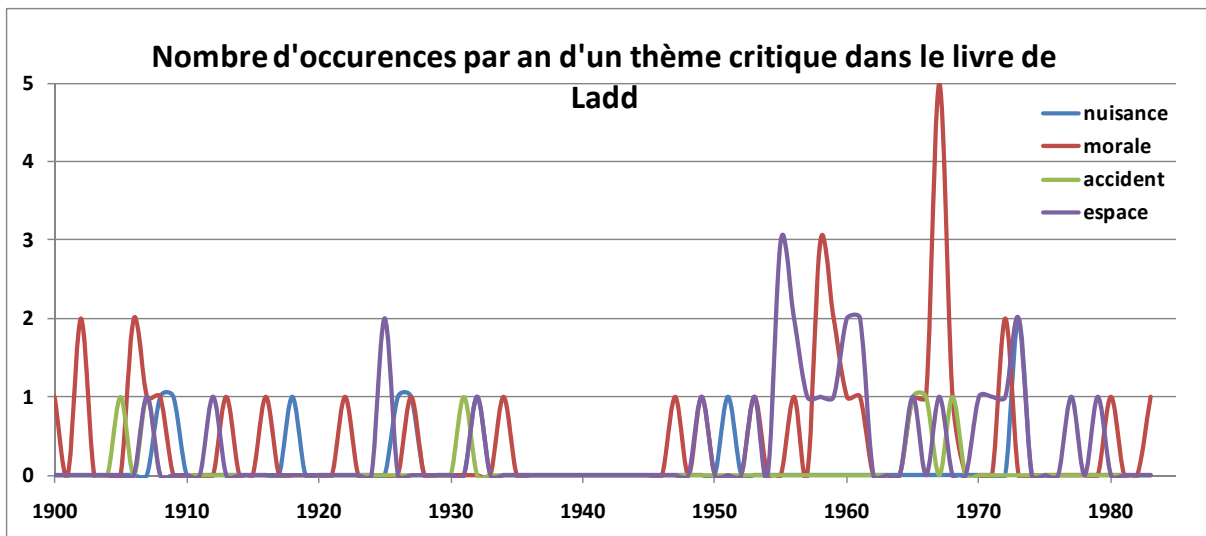


6. Dessin d'Ougen. Vélo ou 4X4 ?

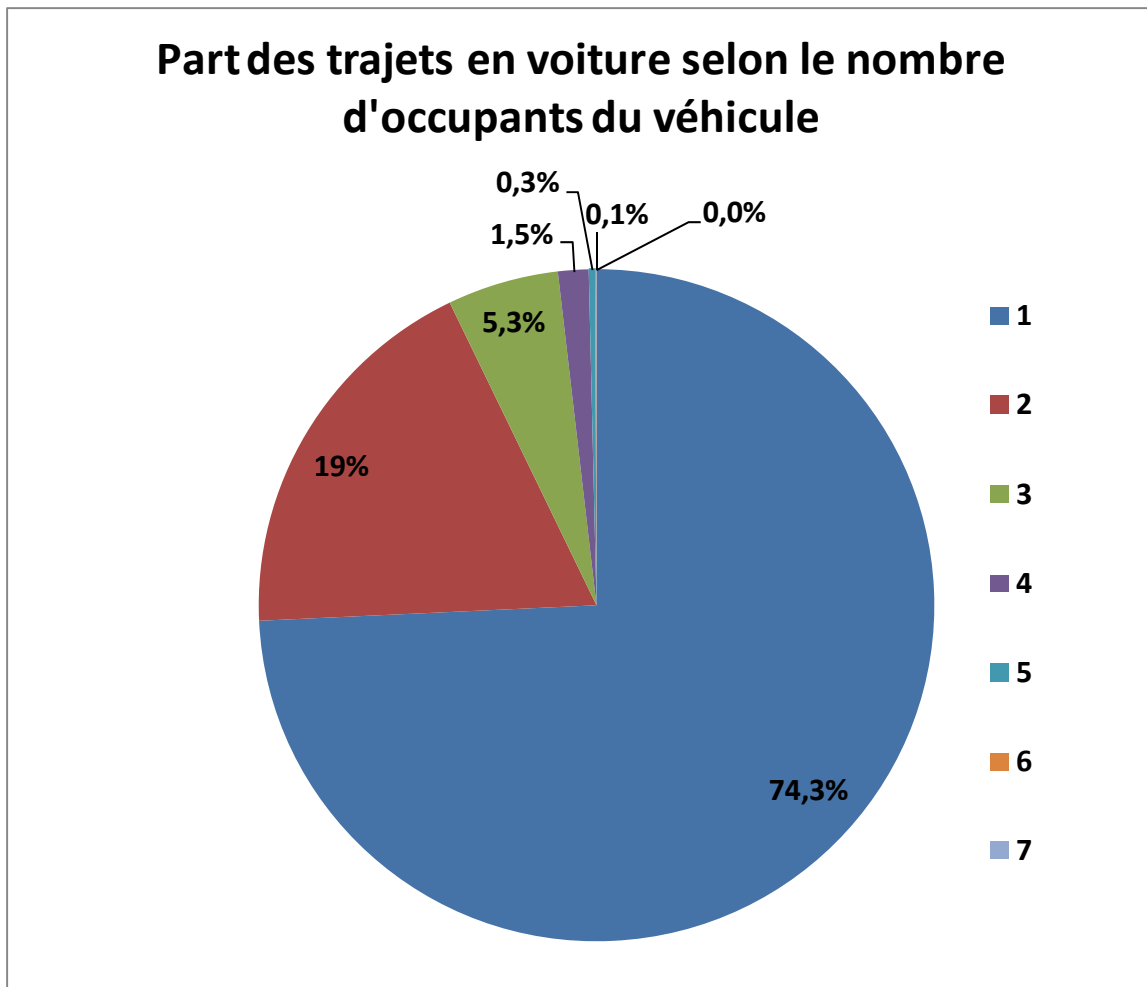
<http://humeur-des-humoristes.com/> consulté le 21/01/10



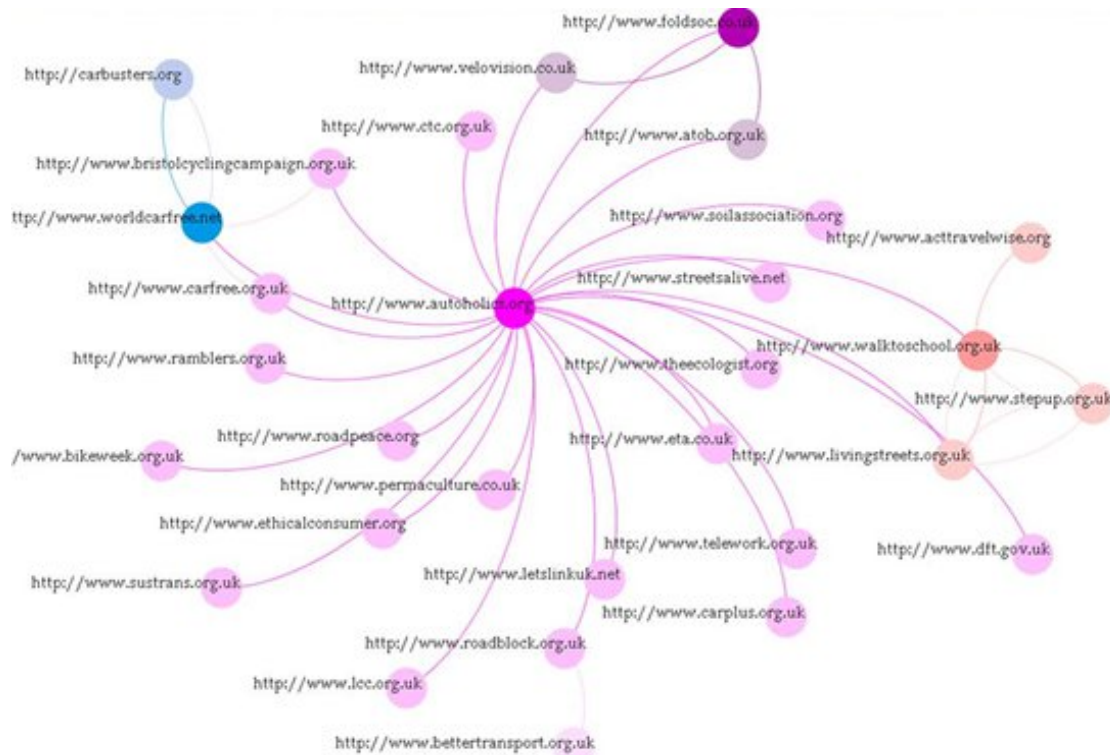
7. Graphiques présentant les thèmes de la critique chez Ladd




8. Taux de remplissage des véhicules EMD 2007 de Rennes
Métropole




9. Cartographie web des liens depuis autoholics.org et capture d'écran de la page d'accueil du site web (fermé depuis)





WWW.AUTOHOLICS.ORG

"Strive not to drive"



[SIGN UP](#) | [ABOUT](#) | [12 STEPS](#) | [LINKS](#) | [RESOURCES](#) | [MEMBERS' FORUM](#) | [GAMES](#)

"Hi, my name is Jane and I'm an autoholic."

Welcome. We are glad you have made it here. You or a loved one has succumbed to the seemingly warm embrace of the automobile, only to find that you cannot live without it. It's okay. The signs were slow in coming. First, you drove to work. Then you took the kids to school instead of putting them on the school bus. Do you drive to the gym? You are a car addict.


But you are not alone. We offer the support of other 'recovering autoholics' to guide you on your path to finding your two feet again. No, responsibility for our current mess - noise and pollution, death and injury, auto-blight and urban sprawl - does not rest chiefly on the shoulders of you, the individual driver. You are the victim of a powerful and self-serving transport industry that has taken advantage of our natural desire to sit. Take back your feet, put one in front of the other and turn your back on the peddlers of the automotive drug. Join us. Become happier, healthier and wealthier.

Autoholics Anonymous - Open for membership from 22 September, 2006

Bulging waistline? £9⁹⁹

Rising fuel prices?

Frayed nerves?



Click here to join!

COPYRIGHT 2006 AUTOHOLICS ANONYMOUS

DHTML Web Menu by OpenCube

10. Echange de mails avec Randall Ghent

Dear Laurent,

Thanks for writing. The project was my idea. I was based at World Carfree Network in Prague. I suppose you'd say it was a humorous way of addressing a serious issue. I didn't think that a lot of people would think of themselves seriously as autoholics, but that the name and idea would get some publicity, which it did. Also the tools provided were intended to be useful for anyone interested in cutting their car use. But the project did not develop a life of its own (or reach success if you like), and resources in Prague were directed towards other projects, so it was not continued. I am now working on the Towards Carfree Cities IX conference, which will be held in York, UK, this June.

Best wishes,

Randall

2010/2/12 Laurent Fouillé <laurent.fouille1@caramail.com>

Dear Randal,

I'm must introduce me : I'm a french PhD student in Sociology at Rennes University. I'm writting my thesis about "car attachment and devices of detachment" and I'm speaking about the Autoholics experiment in it.

Inside the "cut your car use" group, I was Dumit (a mute member, a spy in fact).

For me the website (RIP) and the googlegroup were a joke, a fake Self Help. But I'm not sure about it, maybe it was just a failure .

You were one of the kraftmen of this device (the owner of the googlegroup) so I have to ask you : what were your intention with this project ?

Has you the hope that it could work ? Did you initialy expect a lot of contributors and of cured ex-autoholics ?

Can you please tell me the story of this project ? Who were its founders and what were their goals in doing it.

Thanks to answer ASAP

best regards

Laurent Fouillé

11. Usage des modes de transport avant/après autopatch

Avant l'opération, 25 personnes déclaraient ne jamais prendre le bus ou rarement, mais seulement 14 ont répondu au questionnaire téléphonique de suivi. Toutefois parmi ce très petit groupe de personnes, entre 6 et 7 ont été converties au bus par l'opération selon que l'on considère qu'elles utilisent le bus comme mode principal (y compris en association avec la voiture) ou que l'on considère ceux qui déclarent utiliser le bus au moins occasionnellement.

mode agrégé	Somme		BUS	Somme	
?	11		?	11	
bus	1		principal	2	
bus+	1	7 convertis	régulier	1	6 convertis
bus/voiture	4		occasionnel	3	
bus+/voiture	1		ça dépend	2	
voiture	7		non	6	
Total	25		Total	25	

Le passage de la campagne de communication au vaste rayon d'action, à ses effets directement perceptibles, donne une impression de miniaturisation. Néanmoins, il y a fort à parier que les effets d'une telle campagne ne sont pas directs mais indirects et donc imperceptibles par la comparaison avant/après des bénéficiaires de l'offre d'essai.

12. Photographies du paquet de chewing-gum



13. Scan de tracts recto

www.bus-stac.fr
Allo Stac : 04 79 68 67 00

Stress, pollution, problèmes de circulation ?

AUTOPATCH
Autopatch est traditionnellement utilisé pour soulager les engorgements automobiles, atténuer les allergies à la pollution urbaine et fluidifier la circulation routière.
RESPIREZ MIEUX, PRENEZ LE BUS

STAC
modes de transports
Chambéry
métropole
mode de vie

www.bus-stac.fr - Allo Stac : 04 79 68 67 00

AUTOPATCH
STAC

Correspondance France
marobus avec un Trajet léger
à compter de 10 minutes
Aller-retour autorisé
Ticket à valider dès l'achat dans l'autobus

AUTO DÉPENDANCE ?
Réduisez votre consommation de carburant

STAC
modes de transports
Chambéry
métropole
mode de vie

14. Scan de tracts verso



Autopatch est une solution active à base de bus pour se déshabituier progressivement de la voiture. Elle est traditionnellement utilisée pour soulager les engorgements automobiles, atténuer les allergies à la pollution urbaine et fluidifier la circulation en agglomération.

RÉSULTATS OBTENUS

Autopatch est actif dès la première utilisation, il agit sur la circulation pendant une semaine. Au-delà de 2 tickets 7 jours par mois, il est vivement conseillé de passer à l'abonnement mensuel ou annuel, plus souple, plus économique et donc plus avantageux.

Après 24 heures, vous êtes plus détendu, vous n'avez rencontré aucun problème d'engorgement dans la journée. Sans stress, vous êtes arrivés à l'heure au travail et rentrés plus tôt à la maison. Vous avez même eu le temps de lire dans le bus.

Après 1 semaine, vous êtes désintoxiqué de l'utilisation de votre voiture et n'éprouvez aucun manque. Vous pensez à souscrire un abonnement mensuel. Vous circulez dans l'agglomération plus sereinement et votre respiration a retrouvé un rythme normal, l'air vous paraît plus léger.

Après 1 mois, vous avez pris un abonnement à l'année au bus pour toute votre famille et avez prescrit Autopatch à votre entourage.

La circulation sur les grandes artères est tout à fait fluide et vous n'éprouvez plus aucune allergie à la vue d'un bus, d'un cycliste ou d'un piéton.

L'effet constaté sur votre porte-monnaie n'est quant à lui pas une hallucination, les économies sont bien réelles et ne nécessitent en aucun cas une consultation chez votre spécialiste.

EFFETS INDESIRABLES POSSIBLES

Un rejet total de la voiture a été constaté chez certains sujets. Ce phénomène peut persister, dans ce cas, contactez un revendeur automobile.

INTERACTIONS MÉDICAMENTEUSES

Autopatch est une solution qui peut être utilisée librement avec tout autre traitement écologique. Les Parcs Relais des Landeliers et Maison Brûlée

OFFRE D'ESSAI
* Pour bénéficier d'un diagnostic autodépendance avec 7 jours d'essai gratuits, consultez votre médecin traitant en appelant Allo Stac au 04 79 68 67 00 ou renvoyez ce coupon dûment complété à l'adresse suivante :
Stac - opération Autopatch
18, avenue Chevalliers Tireurs
73026 CHAMBERY CEDEX

* Offre valable jusqu'au 31 décembre 2007 et réservée aux personnes non titulaires d'une carte d'ayant droit (Open, Tempo, Tempo Solidaire) en cours de validité.



Les bus Stac sont des substituts à la consommation de carburant. Ils peuvent soulager considérablement votre budget et vous aider à surmonter votre dépendance à l'utilisation de la voiture.

POSOLOGIE RECOMMANDÉE EN FONCTION DE LA DÉPENDANCE DE L'AUTOMOBILISTE.

DÉPENDANCE FORTE
Diagnostic : vous utilisez votre voiture tous les jours et vous vous rendez compte que vous pourriez réaliser des économies de carburant.
Traitement conseillé : laissez une période de sevrage peut être nécessaire lors d'une forte dépendance. Commencez progressivement par un ticket 1 heure, puis 24 heures, ... jusqu'au coupon mensuel.
Posologie : à renouveler dès que nécessaire.

DÉPENDANCE MOYENNE
Diagnostic : vous utilisez à la fois la voiture et les transports en commun que vous souhaitez mieux maîtriser votre budget voiture.
Traitement conseillé : laissez plus souvent votre voiture au parking et profitez des abonnements hebdomadaires et mensuels.
Posologie : une prise régulière des traitements hebdomadaires puis mensuels favoriseront progressivement votre équilibre.

DÉPENDANCE FAIBLE
Diagnostic : vous utilisez les transports en commun de manière régulière chaque mois en recourant rarement à l'usage de la voiture.
Traitement conseillé : adoptez un traitement avec abonnement annuel pour bénéficier en toute sérénité des bienfaits du traitement sans avoir à le renouveler chaque mois.
Posologie : une prise par an pour vous simplifier la vie.

CONSEILS

- Laissez votre voiture au parking le plus souvent possible.
- Pensez également à pratiquer le covoiturage.

MISES EN GARDE ET EFFETS INDESIRABLES

Aucune contre indication ni effet secondaire à la prise d'un transport en commun Stac.

OFFRE D'ESSAI *

Pour bénéficier d'une consultation avec 7 jours d'essai gratuits : appelez Allo Stac au 04 79 68 67 00 ou renvoyez ce coupon dûment complété à l'adresse suivante :
Stac - opération Autopatch
18, avenue Chevalliers Tireurs
73026 CHAMBERY CEDEX

* Offre valable jusqu'au 31 décembre 2006 et réservée aux personnes non titulaires d'une carte d'ayant droit (Open, Tempo, Tempo Solidaire) en cours de validité.

CONSEILS
• Une activité physique, telle que la marche ou le vélo, peut être profitable en alternance avec la prise de transports en commun.

Nom
Prénom
Adresse
Téléphone

15. Photographies des comédiens face à leur public



16. Entretien avec la responsable du service transports urbain de Chambéry Métropole (le 15/11/2007)

Nous commençons par discuter en off. Je me présente, explique ma démarche, les raisons de ma venue et les motifs qui m'ont incité à solliciter un entretien. L'enregistrement débute alors qu'elle nous parle du contexte local et de la politique des transports de Chambéry Métropole.

Il y a la Vélostation en gare de Chambéry, je ne sais pas si vous l'avez vue... qui est un service de location et de gardiennage,

On a mis en place une centrale téléphonique « mobile conseil » pour informer sur les différentes alternatives à la voiture individuelle

On vient de sortir, en partenariat avec d'autres structures, un site de covoiturage pour inciter à cette mise en relation et favoriser le covoiturage parce qu'on se dit que c'est une des alternatives.

Effectivement, on a bien conscience... la politique de Chambéry Métropole elle est bien axé autour de... il y a des moyens à mettre en place et des actions fortes, mais après... il faut aussi accompagner le changement de comportement ... ça ne se fait pas en claquant des doigts.

ce que vous venez de dire me fait penser que demain, je rencontre quelqu'un d'écocomobilité.

L'agence écomobilité » avec qui on travaille

donc c'est bien eux qui s'occupent du conseil à la mobilité ?

Exactement, en fait aujourd'hui Chambéry Métropole (CM) a deux partenaires principaux en terme de déplacement : Connex Chambéry qui est notre exploitant du réseau de transport.

La STAC ?

En fait, par convention on dit le STAC, parce qu'à l'époque c'était Service des Transports de l'Agglomération Chambérienne. Depuis notre nouveau contrat en janvier 2005, on ne veut plus chercher à savoir ce qu'il y a derrière ces initiales, on va parler du réseau STAC. C'est l'anecdote, mais effectivement depuis 1979 que nous avons la compétence au niveau intercommunal, on a toujours eu le groupe Connex comme exploitant. Il y a toujours eu la volonté d'être en DSP et en tout cas d'être en délégation de la gestion alors qu'à CM que ce soit l'eau ou les déchets tout est en régie donc c'est la seule compétence qui est déléguée à une structure privée et c'est l'orientation qui a été confirmée en 2004 pour le nouveau contrat, contenu du professionnalisme dont il faut faire preuve parce que ... fournir l'eau c'est une chose, récupérer les poubelles c'est une chose, mais là on parle de changement de comportement, de faire en sorte que les gens passent de la voiture pour monter dans le bus et là... voilà... c'est tout ce qu'on attend d'un grand groupe en la matière ... donc on a un nouveau contrat qui est opérationnel pour six ans jusqu'en 2010 et à côté de ça on a aussi une convention avec « l'agence écomobilité » sur deux volets principaux que sont : la gestion de la vélostation (c'est un service de location et de gardiennage qui est en gare de Chambéry qui existe depuis mai 2002) et puis en parallèle nous accompagner sur le conseil en mobilité : donc c'est eux qui font pour notre compte la promotion des plans de déplacement d'entreprise (PDE) et les plans de déplacement d'établissement scolaire (PDES). Ils gèrent avec nous, en liaison avec le STAC aussi, cette centrale d'information multimodale qu'est « mobile conseil ».

ils ont quel statut ?

c'est une association loi de 1901 qui aujourd'hui travaille principalement pour CM, qui a sa propre vie d'association... mais il faut reconnaître qu'elle travaille principalement pour CM.

Nous souhaitons qu'elle puisse se développer, avoir d'autres sources de financement et travaillant pour d'autres collectivités... bon il faut concrétiser mais ...

C'est aussi bien que vous puissiez effectivement les rencontrer. C'est Gilles Boisvert que vous voyez ?

Peut-être que j'aurai l'occasion de le voir, mais j'ai rendez-vous avec Claire Labelle

Elle est chargée des PDES, Gilles Boisvert est le directeur. Si vous avez l'occasion de le rencontrer, c'est un grand tchatcheur...

Effectivement, ceux sont nos deux partenaires privilégiés aujourd'hui dans la mise en œuvre de cette politique de volontarisme en matière de transports et de déplacements.

J'ai quelques questions à vous poser. La première étant la suivante : quel a été votre parcours avant d'arriver ici à ces responsabilités ?

Moi ? (rires) alors... Je suis ingénieur de formation. Je suis diplômée de l'école Centrale de Nantes et très vite ce qui m'a botté dans cette formation c'était la fonction études urbaines et très vite je me suis rendue compte que ce qui était très naturel pour moi, à savoir me déplacer en transport en commun, c'était un peu mon dada quoi ... sauf que je suis sortie de l'école en 1993 et ce n'était pas la meilleure année loin de là et je suis restée très longtemps au chômage... pour autant, comme c'était ces fonctions urbaines qui m'intéressaient et notamment le transport en commun... la notion de collectivité m'a intéressée donc je me suis très vite renseignée sur comment on pouvait travailler dans les collectivités et puis quels métiers on pouvait y trouver. J'ai commencé ma carrière professionnelle à travailler dans les routes au Conseil Général de Seine et Marne. J'étais très contente au début mais au bout d'un moment j'ai vu une opportunité se présenter... l'agglomération de Montpellier cherchait quelqu'un pour travailler sur les aménagements de voirie pour les bus ... je me suis dit « faire valoir mon expérience en matière d'aménagement de voirie mais à destination des bus... et des bus urbains... une problématique urbaine ». Je me suis dit « c'est l'occasion ou jamais ». Je me dis toujours, mais je crois que c'est vrai, quand j'ai passé l'entretien, mes yeux pétillaient tellement que j'avais envie de faire du transport en commun. Bon, ça a marché voilà, c'est là que j'ai rencontré Eric (**Mon supérieur à Rennes Métropole**) on a travaillé de longues années ensemble, en plus on était célibataires entre guillemets tous les deux parce que nos conjoints étaient ailleurs du coup ... voilà comment est née cette amitié... Et puis, au bout d'un moment j'ai eu ma dose à Montpellier et mon conjoint cherchait à se rapprocher du Sud et puis je me suis dit que je ne vois pas mon avenir professionnel à Montpellier parce que le pilotage politique de cette structure me posait quelques soucis il faut toujours faire et dé-faire etc... beaucoup de pression et... du coup j'ai cherché à remonter... mon conjoint étant sur Lyon, je me suis rapprochée de Lyon... donc j'ai travaillé à la Ville de Lyon après sur des missions beaucoup moins opérationnelles puisqu'à Lyon c'est le Grand Lyon qui a toutes les compétences opérationnelles sachant qu'il y a en parallèle le Sytral qui a la compétence transport en commun donc à la Ville on était beaucoup moins dans l'opérationnelle... mais ça m'a permis de vachement travailler avec les élus... parce qu'à Montpellier les élus ont les voyaient quand même de loin... donc travailler avec les élus et m'ouvrir à d'autres perspectives que les transports en commun... un peu la prise en compte de tous les modes de déplacement qui pouvaient exister, notamment la place du piéton qui n'était pas à négliger, le vélo etc . Ensuite, il se trouve qu'après mon mari a souhaité changer de boulot et qu'il en a trouvé un nouveau au Conseil Général de Haute Savoie donc je me suis dit « ouh la »... Et puis pendant ce temps là, plus ça allait et plus je sentais que les transports en commun c'était mon truc... effectivement, quittant Montpellier pour les raisons que j'ai citées, je restais convaincue que le transport en commun c'est là dedans que je m'éclatais... j'avais accepté de remettre un petit peu ça en question pour revenir sur Lyon ... Ma première recherche quand mon mari m'a dit « ça y est je suis pris à Annecy au Conseil Général de Haute Savoie », ça a été d'écrire ici ... donc à la Communauté d'Agglomération de Chambéry et à la

Communauté d'Agglo d'Annecy, en leur disant « voilà ce que je sais faire, voilà ce que j'ai envie de faire à vos côtés » et il se trouve que méga-chance il y avait un poste de directeur des transports à ce moment là et qu'ils recherchaient depuis plus d'un an quelqu'un... ils ne trouvaient pas ou ils trouvaient mais ça ne le faisait pas ou ils ne trouvaient pas quelqu'un qui correspondait pleinement à tout ce qu'ils pouvaient attendre. Donc faute d'autre chose ils m'ont recruté certainement ! Toujours est-il que voilà...

Et vous êtes depuis quand ici ?

Mars 2003. Donc c'est la première fois de ma vie que je passe autant de temps dans un poste. Il se trouve aussi que depuis j'ai eu un enfant et que j'en attends un deuxième. Forcément, c'est des choses qui stabilisent un peu.

Très bien. La question suivante porte sur le réseau de Chambéry et son historique (bien que vous n'êtes ici que depuis 2003), au moins ce qui s'est fait dans les dernières années. J'ai vu que la fréquentation était en hausse et je voudrais savoir ce qui a pu générer cette dynamique.

En fait... une compétence transport assumée par l'agglo dans le cadre d'un contrat avec Connex depuis 1979. Il faut dire quand même qu'en terme de pilotage de cette compétence, jusqu'à 2000, il n'y avait personne à l'Agglo de Chambéry... Il n'y avait aucun technicien qui pilotait... aucun technicien ! Donc il y avait un élu, il y avait une DG et voilà... on avait un exploitant qui faisait sa vie comme il avait envie de la faire. Donc début 2000, arrivée d'une de mes collègues ici, qui avec 36 compétences sur les épaules, commençait à faire un peu le ménage et à faire un peu valoir forcément le rôle d'une A.O. (**Autorité Organisatrice**) et puis progressivement ils se sont rendus compte qu'il y avait besoin d'étoffer cette équipe... d'où le fait que je sois arrivée en Mars 2003. Là on a vraiment commencé à constituer une équipe transport puisque cette collègue est restée bien évidemment dans l'équipe et une autre personne est venue pour assurer le secrétariat ... et puis progressivement on a commencé à compléter l'équipe avec une personne plutôt en charge des services à la mobilité, qui à l'époque finissait une mission sur le PDU (Plan de Déplacement Urbain)... PDU qui a été approuvé en Avril 2004. Après, en 2005 on a recruté quelqu'un pour nous aider sur la politique cyclable parce que j'étais censée le faire, mais je n'arrivais plus à le faire... Donc à partir de 2005 on a vu se dessiner vraiment les trois pôles au sein de ce service : Transport en commun, politique cyclable et services à la mobilité.

Des choses ont été faites, notamment politiquement. En Mars 2003, quand je suis arrivée, il y a eu une volonté politique qui existait auparavant mais qui s'est traduite en mars 2003 par un renfort de l'offre sur la ligne 3 qui est une des plus grosses lignes du réseau : elle dessert la commune de La Motte-Servolex qui est la deuxième commune de l'agglomération avec 11 000 habitants à peu près, la commune centre de Chambéry c'est à peu près 55 000 habitants et l'ensemble de l'agglo fait aujourd'hui 120 000 habitants... Donc la ligne 3 dessert La Motte Servolex, le centre de Chambéry et La Ravoire qui est l'autre grosse commune au Sud de l'agglo, avec notamment un lycée qui est très important pour l'agglomération. Donc un effort, à l'époque on parlait de cadencement bien évidemment... en fait, il s'agissait d'un renforcement assez important de l'offre parce qu'on en était pas encore au cadencement comme on peut le voir pouvoir se traduire à certains endroits avec une bonne visibilité de l'offre... mais ce n'était pas ça ... du coup, un bon renforcement de l'offre ... donc forcément ça a porté ses fruits. Je ne peux pas dire qu'avant 2004 on avait un exploitant hyper performant sur des enjeux ... des enjeux de ... pour attirer une nouvelle clientèle. D'autant qu'on avait un contrat, soit disant une DSP mais qui ressemblait à un marché plus qu'à autre chose et de toute façon, les recettes nous revenant, l'intéressement de l'exploitant n'était pas... voilà, je veux dire...

Il n'avait aucun intérêt à faire des bénéfices

Je veux dire qu'il n'avait aucun intérêt à mouiller la chemise. D'où le fait qu'en 2004 avec un PDU qui affichait une forte ambition puisque le PDU dit clairement, comme dans tout PDU, « il faut qu'on arrête de fonctionner comme ça, sinon on va droit dans le mur. Donc pour éviter de foncer dans le mur, fixons-nous l'objectif de reporter une partie du trafic automobile sur les transports en commun et les deux roues » ce qui nous amène à doubler la fréquentation des transports en commun et des deux roues d'ici 2010. Et dans ce contexte là... et le PDU le dit clairement, il y a trois axes d'actions : il faut développer les transports en commun, améliorer les circulations douces et développer les services à la mobilité. Et du coup, c'est ces trois axes que l'on retrouve dans l'organisation des services ... en ce qui concerne les compétences de l'agglomération : transports en commun, vélo et services à la mobilité. Puisque la compétence voirie est juste en train de naître, du coup les cheminements piétons restent du ressort des communes.

Dans ce contexte là, tout l'enjeu de la négociation de 2004, pour le futur contrat qui commençait début 2005, c'était de dire « OK, maintenant on change d'objectif » ... le prochain contrat 2005-2010 devra faire en sorte qu'on arrive à monter les gens dans les bus et qu'on arrive à atteindre les objectifs du PDU. D'où le fait qu'effectivement, à la fois nous nous engageons sur des choses, notamment « mettre du fric sur la table » quelque part pour améliorer l'offre et mettre plus de bus. Le PDU le dit clairement, c'est une des actions... si on veut y arriver, il faut mettre plus de bus notamment un réseau qui, comme beaucoup d'autres réseaux, au départ est très orienté vers les scolaires, il faut pouvoir toucher les salariés parce que notre cible elle est quand même là. Ça veut dire aussi travailler... améliorer l'offre en temps normal, travailler sur l'offre en période de vacances scolaires, donc ça c'est une chose et on s'est engagé à des modifications assez significatives puisque on partait en 2005 d'une prévision de kilomètres d'environ 3,5 millions et qu'on arrive à plus de 4,5 millions en fin de contrat... donc voilà, il y a quand même...

C'est des renforcements de fréquences ou des nouvelles lignes ?

C'est tout ! C'est-à-dire qu'il y a eu effectivement aussi... Il y a eu une forte restructuration en septembre 2005, avec non seulement des améliorations sur les lignes existantes, des créations de ligne ou des redistributions de lignes, c'est-à-dire des branches qui ont été coupées pour être mariées avec d'autres parce qu'on s'est rendu compte qu'il y avait à reconsidérer la pertinence de certaines branches diamétrales.

Donc en face, on a dit à l'exploitant « attends, maintenant nouveau contrat de DSP : il faut vous engager sur les recettes ». Donc en fonction des améliorations qu'on projette « c'est quoi vos engagements de recettes derrière ? » et puis « il va falloir vous engager à mettre en place des actions fortes commerciales pour faire en sorte qu'on atteigne les objectifs du PDU ». Et c'est bien du coup, ce contexte et cet esprit là qui amènent l'exploitant à être aujourd'hui beaucoup plus force de proposition sur des démarches pour faire en sorte qu'on ait plus de monde dans les bus. Autopatch en est un exemple et un très bon exemple... Il y a eu une conférence de presse mardi matin par rapport au lancement de cette opération et il y avait pas mal de presse... donc je pense que ça a un bon écho, alors que c'est déjà la troisième campagne Autopatch. Il y a d'autres dispositifs qui ont été mis en place, ils ont une démarche assez offensive vis-à-vis des nouveaux arrivants sur l'agglomération, ils ont développé des « points info-transport » dans le cadre des PDE avec « écomobilité » et puis une offre particulière, justement dans le cadre des « points info-transport » en disant : « si vous le souhaitez, on vous offre un mois d'essai gratuit sur le réseau »... enfin voilà : il y a des actions fortes qui n'existaient pas jusqu'alors ... et puis il y en a plein d'autres, puisqu'il y a des « ateliers découvertes » où ils essaient de sensibiliser à la façon dont il faut se comporter... et comment on fait pour prendre le bus, de façon à attirer un peu plus de monde... Bon, il est vrai que ça concerne souvent les personnes âgées, mais bon, ils ont véritablement un succès là-dessus.

Donc voilà quel est l'esprit du contrat et comment on en arrive à avoir des trucs Autopatch qui sont vraiment de leur propre initiative...

Ce n'était pas prévu dans la DSP ? Je suppose qu'il y a un budget de communication ? Mais ce n'est pas une commande de CM ?

Absolument pas ! La commande c'était de dire « c'est vous le professionnel, on vous confie une mission. A vous de vous débrouiller pour mettre en place des actions afin de faire monter des gens dans les bus » et on voit fleurir des actions, dont Autopatch.

D'accord. Donc ce qui a changé dans la DSP : c'est le renforcement de l'offre et de l'autre côté de mettre en place un intéressement de l'exploitant sur les recettes ?

C'est-à-dire qu'on les a poussé à s'engager fortement sur les recettes dans le cadre du contrat donc ils ont un intérêt c'est de faire en sorte d'atteindre ces objectifs de recette et sachant que le plus c'est dans leur poche donc voilà : ils ont intérêt à mettre en œuvre des actions qui au final leur rapportent de la fréquentation, donc des recettes.

Vous avez déjà répondu en partie, mais ce n'est pas grave : Cette évolution du réseau se passe dans quel contexte politique ? Au niveau de la politique générale de l'agglo, notamment de l'urbanisme, est-ce qu'il y a une volonté mettre le reste de la politique en cohérence avec celle des transports ou est-ce que ça reste un secteur qui peut rentrer en contradiction avec d'autres volets de la politique générale ?

Ce qui est clair : c'est que le contexte, c'est bien le PDU. C'est le PDU qui donne les directives et là on est en train de traduire les orientations du PDU, avec du coup une forte volonté politique avec un VP (**vice président**) très impliqué... Après, c'est dans la limite de nos compétences malgré tout, parce que la compétence urbanisme on ne l'a pas... elle est aux communes, donc c'est tout le deal à avoir. On a quand même un PDU qui a été pensé en parfaite cohérence avec à l'époque le ScOT, puisqu'on a un ScOT sur un périmètre beaucoup plus important que le territoire de CM, puisque nous sommes à 26 communes aujourd'hui, alors que le ScOT a été pensé sur plus de 100 communes, mais effectivement avec des enjeux et une réflexion complètement en cohérence. D'ailleurs aujourd'hui, quand des communes sont en train de développer des quartiers d'habitation, forcément les orientations du ScOT les amènent à penser déplacements alternatifs à la voiture... Donc CM s'associe... après je ne dis pas que c'est facile... mais voilà, on a cette cohérence avec les orientations du ScOT qui s'appliquent en terme d'urbanisme aux communes et qui font qu'on retrouve des ... quelque part, des ambitions partagées ou à respecter en tout cas. Après, notre PDU a été écrit de telle façon que la seule chose qui s'imposait au PLU concernait le stationnement vélo dans les habitations et dans les commerces tellement...

Il n'y avait pas de limitation de stationnement ?

il n'a pas été écrit de façon suffisamment précise pour pouvoir s'imposer en temps que tel..

C'est tout l'art de rédiger...

C'est ça. La rédaction d'un PDU qui à la base est un document d'orientation... pour qu'il soit approuvé à peu près dans un consensus global politique... et bien voilà, sur un sujet tel que le stationnement véhicule dont on sait combien il peut être tabou et pour autant dont on sait combien c'est le levier principal... et bien voilà, le PDU sur ces points là, il n'est pas suffisamment fort pour s'imposer au PLU.

Par contexte politique, j'entendais aussi le rapport de l'institution, de l'agglo avec les communes, le département ou la région. Est-ce qu'il y a des institutions qui résistent ?

Par exemple une Mairie qui irait à l'encontre...

Je ne peux pas dire ça...

C'est assez consensuel comme politique ?

Enfin « consensuel » ... Oui, je pense de plus en plus... d'abord parce que la politique de l'agglo à Chambéry ça a toujours été de travailler en concertation. On n'a jamais rien imposé, quelque soit la compétence. Donc forcément, quand on fait quelque chose qui vient perturber

des façons de voir ou d'organiser des communes, on l'a toujours fait en concertation parce que ... Un dossier dont je n'ai pas parlé, en ce moment on est en ... Le PDU dit clairement : « il faut commencer par mettre plus de bus », mais il dit aussi « en l'état, si vous mettez des bus ils seront bloqués dans les bouchons aux heures de pointe » donc on a engagé en 2003 une réflexion avec un bureau d'étude sur un schéma directeur d'aménagement de voirie destiné à améliorer la circulation des bus, avec dans ce schéma directeur beaucoup de site propre bus ou des aménagements un petit peu plus ponctuels quand il n'y a pas besoin d'aller jusqu'à des aménagements de site propre. C'est une réflexion qui était au départ basée sur 5-6 mois, qui a en fait pris plus d'un an parce que justement tout le travail de concertation a pris beaucoup de temps... Cette réflexion... A l'été 2004 les élus ont décidé de se focaliser... En fait, on a un schéma directeur selon ... le PDU donne des orientations sur ce sujet là, mais ... parlait de cinq branches sur lesquelles il fallait faire quelque chose. Le schéma directeur nous amène en fait à retenir six branches... et les priorités d'aménagement, ce n'est pas comme dans d'autres agglomérations où on voit qu'il y a une diamétrale forte sur laquelle on met le paquet. Ce n'était pas ça, c'était plutôt des phases sur chacune des six branches. Il y avait vraiment des enjeux sur chacune des six branches. Du coup, une première phase qui se concentre forcément sur l'hyper-centre de Chambéry, sur lequel il faut mettre le paquet ... donc on est parti là-dessus avec une concertation à l'automne 2005 sur tout ce programme là et puis en ce moment on est en plein dans une enquête publique... la première enquête publique concernant une partie de ces aménagements pour une section de site propre bus sur Chambéry et du coup... Il y a deux dossiers en ce moment à l'accueil, je ne sais pas si vous avez vu, il y a deux procédures en cours de consultation du public : cette enquête publique et puis une concertation du public sur le centre d'échange des bus urbains. Le centre d'échange n'était pas dans la réflexion initiale mais il est apparu absolument nécessaire de repenser son organisation et son positionnement, non seulement pour faire face aux exigences de la loi sur l'accessibilité, parce que là on n'est pas performant du tout et puis prendre en compte les orientations de la nouvelle DSP avec une ambition affichée dans le PDU qui se traduit par forcément un besoin autre en matière de prise en compte des transports en commun et donc une autre place à accorder aux bus sur ce nouveau pôle d'échange central.

Ce nouveau pôle d'échange, je ne sais pas à quoi il peut ressembler, il y a des dessins ?

Oui

Ça consiste à fusionner la gare routière avec la gare ferroviaire ?

Non, parce que ce n'est pas au même endroit. Le centre d'échange reste sur ce qu'on appelle ici le boulevard de la colonne (**elle se lève pour indiquer le lieu sur la carte affichée au mur**). Aujourd'hui, il est en centre-ville... Vous verrez ce qu'on appelle le boulevard de la colonne. Les schémas sur lesquelles on travaille c'est : soit on est sur le boulevard de la colonne et on s'étend un peu plus loin ; soit on sort carrément du boulevard de la colonne et on va... on est sur les quais, sachant que la gare est là et que la gare routière départementale est là... Donc ça veut dire qu'on reste... on est globalement dans le même périmètre mais on n'est pas en proximité immédiate...

Donc c'est une gare pour les bus urbains ?

Oui, ce qu'on appelle le « centre d'échange » c'est vraiment le réseau de bus urbain...

D'accord. Je ne connais pas bien la ville. J'ai vu la gare et la gare routière parce que je suis venu en car, avec la grève des trains (je viens de Grenoble). Du coup, je ne voyais pas trop à quoi ça pouvait ressembler, parce que j'ai cru comprendre qu'il y aurait une passerelle aussi...

Oui

... qui relierait quoi ? Elle passerait au dessus de la voie de chemin de fer ?

Oui, effectivement la passerelle à vocation à passer par-dessus les voies de chemin de fer pour aller se raccorder à un quartier qui est appelé à évoluer fortement... le quartier de la Cassine,

avec une urbanisation forte à imaginer et notamment avec des activités économiques. Donc voilà... vraiment essayer de rapprocher les deux quartiers et aussi une accessibilité depuis la VRU, la voie rapide urbaine, qui est la continuité de l'Autoroute qui traverse Chambéry, donc accessibilité de la gare depuis ce côté-là pour désengorger le centre-ville de Chambéry. Tout l'enjeu de ce dossier c'est aussi de rapprocher toutes ces fonctions : SNCF, bus interurbains, bus urbains...

Et la vélostation ?

Exactement. La vélostation, aujourd'hui elle est quelque part par là (**elle pointe du doigt**) et elle est intégrée... il y a une nouvelle vélostation qui conviendra mieux aux besoins que l'on pressent, qui sera plus grande et qui est intégrée à toute cette réflexion, avec le projet de passerelle...

J'ai cru comprendre qu'il y avait aussi des projets de parc relais ?

Oui, c'est-à-dire que dans le cadre de notre schéma directeur sur les sites propres bus ... ça s'est accompagné non seulement d'aménagements de voirie avec principalement des sites propres sur chacun des six axes, mais en extrémité de ces axes des parcs relais en disant que c'est un élément essentiel. Il se trouve qu'on en a mis deux en service cette année. Un qui n'est pas loin d'ici, qui est là (**sur la carte**) parc relais des Landiers, pour information nous on est ici... et donc c'est le long de l'axe ... vous êtes venu en bus ?

Oui

Avec la ligne 6. Donc on l'a fait temporairement ici sur une partie du centre commercial Chamnord avec Carrefour que vous avez longé, parce qu'on l'avait prévu de l'autre côté, mais sur un terrain privé dont on ne maîtrise pas encore le foncier. Et puis on a eu l'opportunité d'un partenariat avec le GE Chamnord dont le président est quelqu'un connaît par ailleurs et qui est très avant-gardiste sur ces enjeux de déplacements alternatifs et qui nous a proposé (bien sûr en accord avec le CA du GE Chamnord) de nous mettre à disposition une partie de ce parking comme ça a pu être fait à Dijon ou ailleurs.

Là, on va ouvrir le 17 décembre prochain, un parking au Nord de l'agglomération de 150 places sur un des axes très important. En fait, il y a deux axes importants qui relient Aix-les-Bains à Chambéry, donc c'est par ici que se fait ... par la nationale qui longe le lac et de façon à capter tous ces gens qui viennent de l'agglomération d'Aix pour rentrer dans le centre-ville de Chambéry

Ah ! Une particularité : il y a deux PTU (**périmètre des transports urbains**) qui sont adjacents. Le PTU de CM et le PTU d'Aix-les-Bains. Le territoire de la communauté d'agglomération d'Aix est beaucoup plus petit, mais il n'empêche qu'il y a des fortes interactions en terme de déplacement entre les deux aggloms à tel point que ça nous pose bigrement des problèmes parce qu'on a des lignes qui sortent de notre territoire et après, du coup des enjeux de financement de ces lignes là. Le projet d'agglomération que vient de sortir CM parle d'une communauté de transport entre guillemets parce que juridiquement ça ne veut pas dire grand-chose, mais en tout cas : constituer avec la CALB (Communauté d'Agglomération du Lac du Bourget), le département et la région une structure plus pertinente en matière de déplacement.

Ce serait se mettre d'accord sur les lignes ou alors...

En fait, on peut tout imaginer... L'objectif qu'il faudrait atteindre c'est qu'il n'y ait qu'une structure qui ait la compétence transports en commun.

Ce qui va être compliqué à mettre en place, je pense.

Mon président se bat pour, en tout cas...

Sinon la solution ne serait-elle pas qu'il y ait des terminus communs ?

Oui, mais...

Ça fait des ruptures de charge !

Oui, ça fait des ruptures de charge et ce n'est pas top. Pour information, la ligne 9 va jusqu'au Bourget-du-Lac parce qu'elle dessert ce qu'on appelle « Savoie Technolac » qui est un pôle à la fois universitaire et puis d'activité tertiaire... sauf que Savoie Technolac est sur la commune du Bourget-du-Lac qui à l'époque a décidé de se raccrocher à la CALB ... en fait, c'est tous les enjeux... Comment on finance une ligne qui a pour mission de desservir un pôle d'emploi à l'extérieur de notre territoire, dont on ne récupère pas le VT (**versement transport**) ? voilà...

J'ai cru comprendre aussi qu'il y avait des nouvelles communes qui étaient entrées dans CM et qui n'étaient pas desservies par des lignes ?

Non et on a une extension du territoire de l'agglomération sur les hauteurs. Il y a huit communes qui sont rentrées.

C'est des petites communes ?

Oui, c'est des petites communes ... complètement... c'est tellement des petites communes, qu'avant, quand on était 16 communes on était 112 ou 115 000 habitants et maintenant on est à 120. C'est vraiment des petites communes rurales. Aujourd'hui, on n'assure que le transport scolaire et encore, pas sur toutes non plus, car le département continue à exercer, enfin à organiser des lignes sur certaines communes ... donc on a dit « si vous voulez continuer, continuez, vous êtes gentils ! ». Mais par contre, un jour se posera la question de lignes régulières. Ce n'est pas complètement d'actualité...

Peut-être que ces communes profiteraient autant de parcs relais à l'entrée réseau ?

Les attentes sont différentes. Par exemple, il y a une commune qui s'appelle Montagnole : qui ne rêve que d'une chose c'est que la ligne 6 soit prolongée pour qu'elle aille jusqu'à chez eux. Il se trouve que ça fait beaucoup de kilomètres et de difficultés techniques, notamment pour le retournement du bus pour la clientèle attendue. C'est toute la difficulté de l'exercice.

J'avais une question sur l'avenir du réseau, mais on en a déjà discuté. A moins qu'il y ait d'autres projets que nous n'avons pas encore évoqués ?

Et bien l'avenir du réseau c'est de continuer d'aller dans le sens de l'amélioration de l'offre, surtout qu'on avait... dans la DSP on s'était engagé à trois temps de restructuration : 2005, 2006 et 2008. 2008 parce qu'à l'époque on se disait que les sites propres seront faits, on attendra... on attendait quelque part d'avoir fait ces sites propres pour améliorer l'offre sur ces lignes aménagées... bon, ce ne sera pas le cas, puisque la concrétisation de notre programme de site propre se décale dans le temps parce que la concertation est longue avec les communes... nécessaire mais longue et ... après il y a aussi des enjeux financiers qui font qu'on ne peut pas tout faire. Mais bon, de toute façon, c'est un processus long et je pense qu'on a été trop ambitieux à un moment donné ou trop irréalistes, je n'en sais rien.

Toujours est-il que forcément, et c'est là que je me dis que... je pensais qu'on avait signé un contrat de DSP, qu'on allait dérouler le tapis et que tout allait bien se passer, mais ce n'est surtout pas ça... Il faut toujours remettre en question ce qu'on a pu envisager et réadapter... c'est-à-dire à peu près... J'ai envie de dire qu'en septembre 2005 on a à peu près fait ce qu'on avait dit qu'on ferait, mais dès 2006 on s'est rendu compte qu'on ne savait pas faire donc ... C'est notamment parce qu'en septembre 2006, ce qu'on avait prévu concernait le quartier des Hauts de Chambéry, qui est sur les hauteurs, sauf que le quartier fait partie d'une réflexion dans le cadre de l'ANRU (Agence Nationale du Renouvellement Urbain) et que nous on ne sait pas avancer en terme transport en commun sans que la réflexion de l'ANRU ne soit ... Du coup, cette réflexion dans le cadre de l'ANRU prenant du temps, nous il faut qu'on suive... on ne sait pas avancer plus vite ... et puis, septembre 2008 : et bien voilà ... comme on n'a pas fait ... on n'aura pas fait nos sites propres bus, forcément on revient un peu en arrière sur nos ambitions d'amélioration de l'offre ... en se disant qu'on les décale dans le temps. Donc ça veut dire que ça nous laisse encore des objectifs à atteindre ...

Et au-delà de la DSP il n'y a pas de projets à plus long terme, comme du transport par rail par exemple ? un tramway ou un trolley ?

Trolley, non ! Notre VP nous en a un jour parlé... Mais non, je considère qu'avec notre réseau de bus, une fois qu'on aura fait nos aménagements de site propre, on aura quand même un réseau pertinent.

Tramway : on n'est pas du tout à l'échelle de ça sur notre territoire. Il était question... il y a eu une réflexion... d'ailleurs le dossier est là (**sur le bureau**) ... une réflexion qui a été menée en 2002/2003 sur une liaison plaine-plateau, parce qu'au dessus de nous il y a les Bauges qui font maintenant partie de CM... c'est un plateau... beaucoup de ski de fond, raquettes, etc. l'hiver... très fréquenté... Donc il y avait eu une étude de liaison par câble et ... en deux temps : depuis le centre-ville jusqu'aux Hauts de Chambéry et de là jusqu'au plateau ...

Ce serait une sorte de...

De téléphérique, oui.

Comme à Grenoble ?

Oui. Mais ce n'était que des études de pré-faisabilité, donc tout est à repenser quand même... et puis après, est-ce qu'on aura les moyens financiers de se payer un truc comme ça ? c'est une autre question.

Il y a aussi, conformément aux recommandations du PDU, le souhait de voir un jour des haltes TER sur notre territoire. Notamment près de chez de nous, dans la zone d'activité des Landiers, parce qu'on a quand même un pôle d'emplois très important et d'attractivité commerciale. Qu'est-ce que ça donnera ? Je n'en sais rien du tout... En fait, il y a quatre haltes TER qui sont prévues dans le PDU (je vous donnerais les documents après bien évidemment...) et la Région est en train de mener une réflexion actuellement, parce qu'elle a été sollicitée par différents territoires sur « quel doit être sa position sur la création de haltes TER » sachant que qui-dit halte TER... ça rentre un petit peu en contradiction avec le projet de cadencement... La région Rhône Alpes va mettre en place un projet de cadencement en décembre 2007. Donc c'est bien beau de faire s'arrêter un peu plus des trains sauf que ça rentre en contradiction avec la mise en performance entre des pôles structurants comme Chambéry et Lyon par exemple. Donc il y a une réflexion actuellement en cours. Je ne sais pas sur quoi elle débouchera, mais bon...

Voilà pour le beaucoup plus long terme, j'ai envie de dire...

D'accord. Ensuite ... ce sera peut-être dans la documentation que vous allez me donner... j'aurai voulu connaître l'évolution des indicateurs de performance du réseau type : nombre de km, voyages par an et par habitant, etc...

Vous aurez ça dans le rapport d'activité que je vais vous donner

Le rapport d'activité donne les résultats de l'exercice annuel ou il présente aussi un historique ?

Je vais vous donner plusieurs rapports d'activité donc vous pourrez voir...

La limite de l'exercice, c'est qu'on a changé de contrat en 2005 donc tout n'est pas comparable et notamment parce que depuis 2005 on a changé nos *clés de mobilité*⁴⁵³ Comme aujourd'hui, nous (petit réseau) nous n'avons pas de billettique, la fréquentation on la déduit de clés de mobilité à partir de notre tarification ... ça change un peu la donne...

En fait, pour information : compte tenu des clés de mobilité qu'on avait jusqu'à présent, en 2004 notre exploitant nous disait : « on a plus de 10 millions de voyages sur le réseau par

⁴⁵³ En l'absence de système billettique, le seul moyen d'estimer le trafic est de multiplier les ventes d'abonnements par une mobilité moyenne selon chaque titre. Ces clés de mobilité sont obtenues à partir d'enquête. Si un ticket = un voyage, un abonnement mensuel pour une personne âgée peut équivaloir à 15 ou 20 voyages. Les « clés de mobilité » sont donc des coefficients qui permettent d'estimer la fréquentation à partir des ventes.

an ». Et puis quand on a, pour le nouveau contrat, réactualisé les clés de mobilité, ces 10 millions sont descendus à 7 !

Je pensais que tous les ans il y avait une enquête

Ah bah non, il ne vaut mieux pas, sinon il serait difficile de comparer. La dernière date de 2005 et l'objectif est de pouvoir comparer toutes les années du contrat sur ces bonnes bases. Du coup, sur cet enjeu là, il est difficile de comparer...

Ça c'est une chose et puis... Entre avant 2004 et maintenant ... par exemple il y avait une ligne... c'est à la marge, mais ça joue... Il y a des services que l'on faisait et qu'on ne fait plus... Donc le nombre de kilomètres n'est pas non plus complètement significatif et comparable

Les indicateurs valent ce qu'ils valent...

Je vous donnerai des éléments et puis...

L'évolution de la Contribution Forfaitaire aussi...⁴⁵⁴

Ça peut se comparer, effectivement, mais seulement sur la base du nouveau contrat... comme aujourd'hui on donne une contribution, les recettes restent à l'exploitant. L'année d'avant, les recettes nous revenaient. Donc tout n'est pas complètement comparable. Ça dépend de la nature du contrat...

OK, j'essaierai de ne pas dire n'importe quoi...

Ensuite, nous en avons déjà parlé mais ce n'est pas grave. Quelles sont les stratégies pour doper l'usage des transports en commun ? Menées à Chambéry ou ailleurs ?

Il y a plusieurs choses... en tout cas pour ce que l'on fait nous : à la fois des actions qui nous sont propres et d'autres qu'on a confié à l'exploitant. C'est-à-dire qu'il faut commencer par mettre plus de bus, bien évidemment, et comme on vise quand même beaucoup les salariés sur ces enjeux là, ça veut dire penser à des horaires qui répondent aux besoins des salariés et du coup ... à cette période scolaire qu'on avait tendance, comme beaucoup de réseaux, à ...

Se relâcher

Voilà... Une fois de plus, comme je le disais tout à l'heure, ce n'est pas parce qu'on met plus de bus que tout ira pour le mieux... donc, prévoir des aménagements permettant de rendre le bus encore plus compétitif : d'où des sites propres, d'où la prise en compte de la priorité bus aux carrefours à feu, etc. etc. ... Ça c'est une chose mais après, comme je le disais tout à l'heure aussi, même en faisant tout ça, ce n'est pas en claquant des doigts que les gens vont poser leur voiture. Ça veut dire qu'il faut accompagner ce changement de comportement, d'où les démarches de Plan de Déplacement d'Entreprise et autres, que l'on peut, nous, essayer de promouvoir avec le STAC ou Ecomobilité. Sachant aussi qu'il y a des actions qui ne sont pas dépendantes de nous. Mais on le disait de toute façon : un des leviers forts c'est le stationnement. Donc tout notre discours c'est de faire comprendre aux communes et notamment la commune centre qu'il faut qu'elle fasse évoluer sa politique en matière de stationnement et c'est en train de se mettre en place. Il y a des choses qui ont évoluées, qui vont dans le bon sens, etc. Mais bon, on est malgré tout une petite agglomération où des conditions de circulation difficile : oui, il y en a, aux heures de pointes... mais ça veut dire quoi difficile ? Et des difficultés pour trouver du stationnement : oui pour se garer pilepoil devant le commerce où on veut aller, certainement, mais dix mètre plus loin... ou en tout cas sur un gros parking pas très loin ...

Bon, il y a quand même des choses qui changent, la ville de Chambéry a menée une réflexion sur sa politique en matière de stationnement, rendant notamment payant des secteurs qui auparavant ne l'étaient pas... du coup au bénéfice des résidents qui y ont vu un intérêt à l'évacuation de gens qui venaient squatter des places en longues durées. Bon il y a des choses qui changent mais c'est un levier phénoménal !

⁴⁵⁴ La CF est ce que paie la collectivité pour combler le déficit structurel du service public délégué à l'exploitant.

Il y a tout ça et puis il y a aussi en parallèle des initiatives qu'on a demandées à notre exploitant en disant : « il faut aussi que vous mettiez le paquet de votre côté pour faire en sorte que les personnes montent dans le bus » d'où les démarches dont on a déjà parlées tout à l'heure.

Vous avez parlé de priorité au feu ?

Oui

C'est déjà en place ou en projet ?

Il y a déjà un système qui existe depuis de nombreuses années, mais il y avait... je ne sais pas... 13 ou 15 carrefours qui étaient équipés ... mais un système qui était devenu très vite désuet donc on s'est dit que dans le cadre de cette réflexion sur les aménagements de voirie destinés à favoriser la circulation des bus... même quand on aura un site propre bus il faudra que le bus puisse traverser le carrefour de façon prioritaire. On est arrivé au constat qu'on ne savait pas faire là où il n'y avait pas absolument nécessité de faire des couloirs bus, le minimum c'est quand même de permettre au bus de traverser de façon prioritaire le carrefour. Donc on est engagé dans une réflexion pour remettre à plat ce système là de façon à mettre en place vraiment un nouveau système beaucoup plus performant de détection des bus aux carrefours à feux. Donc là, on est dedans, on est à deux doigts de finaliser le cahier des charges. Il faut qu'on lance l'année prochaine la procédure pour l'équipement des bus, puisque ça suppose que tout les bus soient équipés, puis l'équipement progressif des carrefours qui doivent l'être.

La question suivante est à peu près la même, mais formulée différemment : comment réduire l'utilisation de la voiture personnelle ? Là nous parlions de mesures incitatives au changement de comportement, mais est-ce qu'il ne faut pas aussi mettre des bâtons dans les roues ?

Des contraintes ?

Oui. Nous avons déjà parlé du stationnement, mais est-ce qu'il n'y a pas d'autres types de contraintes envisageables ?

Ce qui est clair et dont il faut quand même se rendre compte c'est que la mobilité, malgré tout, continue à augmenter et on n'est pas là pour réduire la mobilité et contraindre cette mobilité... c'est qu'elle puisse se faire autrement. Bien évidemment, c'est la contrainte qui nous amène tous, si je dis tous c'est parce que je crois qu'on est tous pareils ... même si pour moi, c'est la première fois de ma vie professionnelle que je prend la voiture pour venir travailler, avant c'était soit à pied soit en transport en commun

Vous habitez à Annecy ?

Non, j'habite à Aix-les-Bains, parce qu'on partage les kilomètre avec mon mari... parce que là où j'habite actuellement à « Brison-Saint-Innocent », c'est un petit village à coté d'Aix, si je veux prendre les transports en commun, il faut que je prenne un bus du réseau d'à côté STAA qui est un réseau moins performant, que je prenne le train entre Aix et Chambéry et que je reprenne la ligne 6 **(elle fait des mimiques)**, c'est bon quoi, j'ai beau être volontaire... voilà, j'en arrive à mes limites. Comme je n'ai pas plus de contrainte que ça, je suis comme tout le monde : je prends ma voiture. Donc c'est bien la contrainte. Et la contrainte, comme on le disait c'est idéalement les conditions de circulation et surtout le stationnement. C'est bien ce qu'on vise quand une entreprise, quelle soit publique ou privée, s'engage dans un PDE, on essaie de lui faire comprendre que ses m² de surface de parking à l'intérieur de son entreprise, elle peut les valoriser autrement qu'en parking. Donc c'est bien les contraintes qui nous amènent à évoluer et on le voit bien avec le prix du carburant : les gens n'ont qu'à se poser la question de se déplacer autrement parce que ça leur coûte cher de se déplacer. Donc là, c'est un allier extraordinaire cette flambée du prix pour amener à cette prise de conscience. Parce que la difficulté, c'est que les gens ne se rendent pas compte...

enfin, On ne se rend pas compte - parce qu'on ne fait pas le calcul, parce qu'on ne veut pas le voir - combien coûte un déplacement en voiture tout cumulé (tout pris en charge).

Donc après les contraintes... Oui, il y a des contraintes qui peuvent amener... qui peuvent nous aider et peuvent permettre ces changements de comportement.... Pour certains, ça dépend de la volonté politique de les concrétiser ou pas.

La hausse de la fréquentation sur la plupart des réseaux de TC résulte d'une meilleur offre, d'un meilleur équipement... mais est-ce qu'elle pas aussi liée tout simplement à une augmentation des contraintes de circulation en voiture ou au fait que les gens sont en train de prendre conscience que ça leur coûte cher ou que ça leur coûtera de plus en plus cher ? ce qui explique qu'ils changent de comportement

Je pense qu'aujourd'hui, l'augmentation que l'on peut constater est liée effectivement... enfin, je ne suis pas sûre que dans notre cas elle soit vraiment liée à une contrainte. Je pense qu'elle est liée à cette augmentation de la mobilité, du coup pour certains cela s'accompagne de l'utilisation d'autres modes de transport. C'est aussi la traduction des efforts faits par l'exploitant ou CM pour offrir de nouveaux services et du coup, rendre un réseau plus pertinent, plus attractif ... outre tout ce que l'on vient de se dire, on est à deux doigts de mettre en place un SAE avec derrière des bornes d'information voyageur. Bon, et bien ça aussi j'espère que ça va doper un peu... si on arrive à démontrer par A + B qu'on n'a plus du tout de bus en avance, qu'on a de moins en moins de bus en retard... que en plus, on aura, avec la mise en place du SAE et de l'information voyageur, des bornes dans le bus. C'est vrai que les bornes d'information aux principaux points d'arrêt, elles seront déclinées un peu plus tard dans le temps, parce qu'on attend que le SAE soit vraiment opérationnel pour le concrétiser. Mais ça, ça devrait doper... je veux dire que c'est que des actions pour doper l'attractivité du réseau.

Et ça, ça arrive après les couloirs de bus dans le calendrier ?

Non, janvier 2008, il est opérationnel

OK. D'ailleurs, ce qui m'a surpris dans la ligne 6 c'est qu'à l'intérieur du bus, il n'y a même pas l'information de la ligne avec les arrêts.

Parce que ici on est en exploitation... D'abord la ligne 6, c'est un sous-traitant, c'est un affrété. Ce n'est pas une ligne exploitée directement par le STAC. En plus, la difficulté de notre réseau c'est qu'on est en *exploitation multiligne*, c'est-à-dire qu'un bus peut faire plusieurs lignes dans la journée, tout comme les conducteurs. Ça nos conducteurs y tiennent comme à la prune de leurs yeux pour rompre la monotonie. Du coup, c'est toute la difficulté d'une information statique dans un bus. On sait pas dire : « tel bus fait toute la journée la ligne 1, donc on met le thermomètre⁴⁵⁵ de la ligne 1 et tout va bien ». D'où l'intérêt de cette information dynamique qui va nous permettre de...

Excusez moi, mais il me semble qu'à Rennes les bus ne sont pas non plus affectés à une ligne en particulier (sauf pour la ligne équipée de feux prioritaires), mais il y a tout de même un petit système de girouette déroulante à l'intérieur du bus.

Oui, mais nous on n'a pas ça. Une année, on avait discuté, avec Duhamel notamment, de dispositifs de ce type qui pouvaient exister... On n'a pas concrétisé, parce qu'on est à deux doigts, ça y est en janvier 2008

Oui donc autant faire un saut...

Oui, exactement. Par contre pour revenir à la priorité aux bus, nous on envisage d'équiper tous les bus. On a 100 bus en propre et compte tenu des affrétés, on a plus de 130 bus qui circulent sur le réseau. Ça veut dire qu'il faut qu'on équipe 130 bus dans ce contexte là.

Parce qu'ils circulent sur toutes les lignes

⁴⁵⁵ Le thermomètre de la ligne : nouvel élément du jargon professionnel qui nous est apporté par notre interlocutrice. Ce terme désigne le schéma de la ligne sur lequel chaque graduation désigne un arrêt desservi.

Revenons à Autopatch. J'ai une question, un petit peu nulle : « dans quelle mesure Autopatch participe à ce changement de comportement ? » et je tenais à préciser : « la communication joue sur les symboles et les représentations mais est-ce suffisant pour changer les habitudes et les pratiques routinières de déplacement ? Quelles actions associées à la communication incitent véritablement au changement de pratique et pas seulement au changement d'image ? »

La question est peut-être mauvaise ?

Non, la question devient un peu compliquée pour moi qui ne suis qu'une petite ingénieure (éclats de rire) donc je veux bien que vous la répétiez.

La communication joue sur les symboles pour changer les normes et les représentations, donc on est un peu dans la tête des gens, on veut produire ce petit changement. Mais est-ce que c'est suffisant pour changer leurs habitudes et leurs pratiques quotidiennes de déplacement ? Est-ce qu'il n'est pas possible que, certes dans leur tête ils changent de représentations, mais que finalement ils continuent tout de même de prendre leur voiture même s'ils ont une meilleure image du bus ? Et du coup, qu'est-ce qu'on peut faire pour que le changement de représentation ...

...bascule en un changement de comportement ?

C'est ça.

Je pense qu'il faut qu'ils testent... Il y a déjà ça... On parlait des contraintes, je pense qu'une fois qu'on s'est dit « tiens, c'est peut-être une vraie alternative », si on n'a pas une contrainte pour le tester, l'essayer et du coup, quelque part l'adopter. Ou une occasion... si ce n'est pas une contrainte, une occasion rêvée de le tester. D'où, du coup je rebondis sur la semaine de la européenne de la mobilité qui est pour nous depuis six ans maintenant un moment fort où l'on veut permettre aux gens de tester ... c'est aussi faire valoir et faire connaître tout ce que l'on peut faire en matière de mode alternatif à la voiture. Mais aussi faire essayer. Dans ce contexte-là, depuis 2006, sauf cette année mais j'y reviendrais, le réseau était gratuit. Le réseau était gratuit pour nous, c'était l'occasion pour que les gens essaient pour abandonner sa voiture et essayer le bus. On a eu des témoignages de gens qui on dit qu' : « effectivement, parce que c'était ce contexte-là, j'ai essayé. Je l'ai adopté, je prends le bus »... ou le vélo, parce que nous avons toujours tourné notre semaine européenne de la mobilité vers tous les modes alternatifs. Alors, cette année, c'était un petit peu différent : la semaine était à un euro, parce que ... d'abord, il y avait cette proposition de la journée du mercredi 19 septembre à un euro. Nous, ça ne nous a pas bien plu parce que ... c'est vrai qu'au départ cet événement s'appelait la « semaine des transports publics »... c'est devenu la semaine de la mobilité à notre grand bonheur, parce que nous, même quand c'était la « semaine des transports publics », on parlait déjà de vélo et de marche à pied etc. Du coup, il y a eu cette intelligence de se dire : « ne nous focalisons pas sur le transport en commun » même si on sait que c'est l'alternative principale, à 80 %, il n'y a pas de problème ; mais il y en a d'autres qui peuvent permettre de rassembler encore plus de gens derrière ce côté alternatif à la voiture individuelle. Et tout d'un coup, alors qu'on est dans cette semaine européenne de la mobilité, on a un peu ces ayatollahs du transport en commun qui disent : « Mais le 19, on aimerait bien que ce soit la journée du transport collectif ». Moi, j'ai un petit peu bloqué là dessus, je le reconnais et ça a été partagé par l'ensemble de mes collègues dans le service. Du coup, même Christophe Bérard (???) propose un courrier à l'intention de Morin, qui pilotait ce GUE (???) , en disant « moi, je trouve ça idiot », parce que ça veut dire, qu'alors qu'on s'ouvre vers une semaine de la mobilité pour couvrir tous ces modes alternatifs, qu'on a aujourd'hui dans les revues très axées transport en communs des pages ouvertes au vélo, etc. ... toute cette ouverture et là on veut se resserrer.

Donc il y avait à l'époque cette proposition d'une journée à un euro et on s'est dit « est-ce que nous ce n'est pas une semaine à un euro ? » d'autant que notre exploitant nous faisait

comprendre que la gratuité était source d'incivilités et de difficultés, très pénalisantes et on avait des témoignages de gens qui disaient que « parce qu'il y a des « p'tits cons » *grosso modo*, excusez-moi l'expression, qui montent et dégradent l'image du bus, ça fait qu'on ne se sent pas toujours en sécurité. Alors qu'on devrait prendre le bus, parce qu'on le prend de toute façon régulièrement... alors qu'on devrait continuer à le prendre régulièrement pendant cette semaine d'autant que c'est gratuit, et bien finalement on ne le prend plus ! ». Donc on arrivait à des effets un peu pervers, inverses ; donc on a testé la semaine à un euro.

Bon, il se trouve que nous on a été un petit peu perturbé : on a eu une grève pendant quinze jours, voilà ! (**cette phrase est chuchotée, presque inaudible**)

Pour nous la semaine, c'est donner l'occasion, pas par la contrainte, mais par un autre biais, donner l'occasion de concrétiser et de pousser à l'acte quelque part et surtout pour des gens qui, accompagnés par différentes actions : que ce soit Autopatch, que ce soit les Plan de Déplacement d'Entreprise, on les fait cheminer quelque part intellectuellement sur le fait que : « OK, ils vont emmener leurs enfants à la crèche ou chez la Nounou. OK, ils ont des contraintes horaires, mais finalement il y a vraiment des alternatives qui correspondent à leurs déplacements ». C'est aussi l'occasion pour eux de concrétiser tout ça.

Avec la gratuité pendant cette semaine, vous arriviez à enregistrer...

... des pics de fréquentation ?

Oui, mesurer la population captée à cette occasion.

Non, c'est très difficile.

Il n'y avait pas de tickets gratuits ?

Non, et en plus des fois on mettait en place des renforcements d'offre. Sauf que quand c'est un renforcement avec une ligne spécifique, les gens qui sont dans ce bus, c'est souvent parce qu'ils n'ont pas pris celui d'à côté etc. Enfin, c'est difficile d'évaluer, ça c'est clair. C'est difficile et en plus on n'a peut-être pas mis les moyens pour se donner les moyens d'une vraie évaluation.

Avec le ticket à un euro c'est peut-être plus facile ?

C'est plus facile, sauf que la difficulté c'est qu'on a un contexte qui ne nous permet pas d'avoir un regard objectif sur cette semaine.

Comment ça ?

Parce que compte tenu du fait qu'on a eu la grève...

OK

... la grève avec des dépôts bloqués. Si on avait des conducteurs, de toute façon aucun bus ne sortait.

Cette grève portait sur quoi ?

Des revendications salariales propres à l'entreprise.

Ils l'ont posée là de manière stratégique ?

Hochement de tête

Je dis ça parce tout à l'heure vous avez parlé de Morin, c'est l'adjoint aux transports de Lorient ?

Oui

Je viens de Lorient. Et là bas, ils ont mis en place un pont urbain pour un site propre « le Triskel » et le jour de l'inauguration, pendant lequel les bus devaient être gratuits : grève des chauffeurs ! Quelle image !

Ah ça ! Nous, on a ouvert une agence commerciale en centre-ville, si vous allez en ville, vous la verrez à côté du centre d'échange. On l'a ouverte en février de cette année : grève à ce moment là ! Je veux dire que toutes les occasions... d'ailleurs, on ne peut que le déplorer, surtout pour la semaine de la mobilité...

C'est le moment où l'on essaie de redorer l'image et là, on la plombe. C'est un peu dur.

J'ai une question qui porte sur les particularités locales de Chambéry qui l'avantageraient ou la désavantageraient au niveau de la répartition des transports. En pensant notamment aux différences avec Grenoble qui a le même climat et le même environnement géologique. Pourriez-vous me faire une comparaison Grenoble-Chambéry sur la problématique des transports ?

Je ne connais pas bien Grenoble. Je ne suis pas savoyarde. Je viens de Lyon pourtant, mais je n'ai pas eu l'occasion d'aller beaucoup à Grenoble malheureusement.

Vous pouvez comparer avec une autre ville.

Qu'est-ce que... En terme de comportement ou en terme d'organisation ? Parce que par exemple, il y a un truc qui fait rêver nos élus, que ce soit à Lyon ou à Grenoble, c'est la notion de Syndicat mixte avec un partenariat financier fort avec le Conseil Général. Ça nos élus en rêvent ... et rêvent... c'est-à-dire qu'ils ont même fait des sollicitations à plusieurs reprises, des appels du pied pour le Conseil Général soit à nos côtés en matière de transport en commun et puisse nous aider dans le financement... Aujourd'hui, on n'est pas là à Chambéry, mais peut-être que cette « Communauté de transport » sera une des réponses à cet enjeu là. Après, on est une beaucoup plus petite agglomération, avec des difficultés de circulation et de stationnement qui ne sont pas à la hauteur de Grenoble.

Ce que je sous-entendais, hormis cet aspect de la taille de la ville, c'est aussi les éventuelles spécificités dans l'agglomération, que je ne connais pas du tout, en terme de densité de population ou d'étalement urbain.

On a une agglo qui est coincée dans une cluse : avec d'un côté le massif de l'Epine, derrière la Chartreuse et de l'autre côté les Beauges. Donc on se retrouve dans un espace très resserré. La particularité du territoire c'est quand même une forte interaction entre l'agglomération d'Aix, l'agglomération de Chambéry et puis un petit peu Montméliant au Sud. D'où le fait que la réflexion de communauté de transport a vocation à s'étaler au moins sur ce grand territoire-là. Au-delà de ça, il y a d'autres territoires qui sont en interaction forte. On a des gros problèmes de foncier et donc de logement, comme de plus en plus dans les agglos, donc il y a des gens qui vont s'expatrier de l'autre côté du tunnel de l'Epine, dans « l'avant-pays savoyard » comme on l'appelle, donc des gens qui prennent leur voiture bien souvent pour venir travailler ici, parce qu'il trouve un foncier et un habitat moins cher qu'ici. C'est aussi une contrainte. D'où le fait d'ailleurs qu'on vient de faire fin d'année dernière ou début de cette année, une enquête déplacement. On a fait une enquête déplacement grand territoire qui est un mixte entre une Enquête Ménages et une Enquête Ville Moyenne, c'est-à-dire un périmètre dense sur lequel on a suivi la méthodologie de l'Enquête Ménage en face à face et la partie la moins dense où on était en téléphonique. Les résultats sont en train de sortir. Cette enquête a été voulue sur un grand territoire comprenant aussi notamment l'avant-pays savoyard parce que la réalité des déplacements maintenant est là.

Par spécificité, j'entendais aussi l'autoroute qui traverse la ville. Ici nous sommes un peu dans un royaume de l'automobile ?

Oui, la VRU (Voie Rapide Urbaine)

Comment s'appelle la zone où nous nous trouvons ?

Chamnord ? Ici, on est dans le parc d'activité des Landiers et il y a Chamnord avec Carrefour et compagnie.

Même les Landiers. En fait, j'ai vu l'arrêt Chambéry Métropole et vu qu j'étais en avance, je me suis dit « je vais descendre à l'arrêt suivant et marcher un peu pour voir à quoi ça ressemble » et les trottoirs...

Mais le piéton n'a pas sa place

Ah non, c'est clair. On marche au bord de la route, on voit l'autoroute derrière...

Ça, je vais le dire à mes collègues, parce qu'on est au cœur d'une zone d'activités dont la compétence est à CM et effectivement, on peut se poser la question de la place du piéton.

D'ailleurs, l'arrêt de bus : on voit qu'il est fait pour venir ici, parce que si on veut partir dans l'autre sens, il n'y a pas de trottoir.

Pour info, il y a une petite brasserie un peu plus loin et quand ça nous arrive d'y aller manger : soit on est dans l'herbe, soit on est sur la chaussée.

Bon, après il y a des choses qui se font dans le temps, etc. sachant que la section de l'autre côté... Vous êtes passé devant Gémio et d'autres grandes surfaces, là il va y avoir une requalification de l'axe pour...sur... entre le giratoire d'entrée sur le parking de Chamnord, où il y a notre parc relais, jusqu'au dernier giratoire, il y a quoi ? Il y a à peu près 500 mètres. Il va y avoir une requalification assez lourde avec des espaces affectés aux vélos, aux piétons parce qu'aujourd'hui il y a des poids lourds garés un peu n'importe où, des poids lourds qui viennent chercher les services de proximité que l'on peut trouver dans ce centre, à Chamnord ou même le cinéma le soir (parce qu'il y a un cinéma), etc. Du coup, il y a un aménagement cyclable qui existe, mais qui n'est pas matérialisé en tant que tel et qui n'est pas protégé donc tout le monde s'y gare. Là, il y a une forte ambition de requalifier pour bien affecter les espaces. Mais une fois que l'on aura fait ça, qu'est-ce qui se passe après ? Alors qu'on a notre ligne qui continue... **(elle se lève pour montrer la carte au mur)** On est là et on a la ligne qui continue. Son terminus principal est quand même bien plus loin et quand on dit bien plus loin, il va desservir plein de... Le terminus là-bas dessert notamment un grand Castorama et d'autres activités. Il y a des enjeux forts. Là on est vraiment au cœur d'une zone d'activité qui s'étend.

A l'ancienne ?

Oui, où le vélo et le piéton n'ont pas encore leur place.

Par spécificité, j'entendais aussi d'éventuelles particularités démographiques : âge, revenus, taux de motorisation, de chômage...

Je ne sais pas. On a une population ... **(hésitation)** ... jeune oui, qui je pense est en plein essor. Bon est-ce que ça fait ?? des particularités ?

Et au niveau de la clientèle du réseau par exemple ? On l'a dit plutôt axée sur les scolaires au début. Est-ce que ça évolue ou ça reste avant tout un service pour les gens qui n'ont pas le permis ?

Ça dépend des secteurs. C'est vrai que quand je vous parlais des Hauts de Chambéry, on sait bien que ces quartiers que l'on appelait ZUP à l'époque ... sensible, d'où la rénovation urbaine. On sait qu'on a énormément de captifs dans ce secteur là. Après ... Non, je pense qu'on est de plus en plus dans un des fréquentations avec des gens qui ont fait le choix de se déplacer en transport en commun alors qu'ils pourraient avoir d'autres alternatives et on a passé cette étape d'un réseau essentiellement scolaire. On en est vraiment à autre chose aujourd'hui, bien qu'il reste bien évidemment des améliorations.

Donc une particularité ? Je ne ...

Est-ce qu'il n'y aurait pas des communes... Je sais qu'à Rennes j'ai vu ça : quand on regarde l'agglomération et les lignes, certaines communes avec une offre intéressante ne vont pas drainer la même clientèle qu'une autre commune à service équivalent. C'est un peu lié à des communes relativement « riches » ou « pauvres ». Il y a des communes où la clientèle va mieux répondre à l'offre qu'ailleurs.

Bah, c'est clair ! Quand je vous dis les Hauts de Chambéry, qui est un quartier de Chambéry avec la ligne en rouge qui monte, qui est la ligne UNE, qui ne s'appelle pas 1 par hasard pour notre réseau, parce que c'est la plus forte. Du coup, certains élus notamment du quartier aiment bien à dire que c'est la ligne la plus rentable, sauf que, bien évidemment il y a beaucoup de fréquentation, mais comme c'est des captifs, il y a aussi beaucoup de tarification sociale, donc ce n'est pas des recettes qu'ils nous rapportent. Donc la notion de ren-ta-bi-li-té, elle n'est pas là. Effectivement, c'est certainement la ligne la plus fréquentée de notre réseau,

parmi les plus fréquentées, parce qu'il y a... c'est vrai qu'il y a un gros lycée (le lycée Louis Armand) mais il y a aussi une population très captive dans ces quartiers là

Oui. Mais est-ce qu'il y a une commune dont on sait que c'est la commune des gros revenus et des grosses maisons et où la ligne arrive tout de même à avoir un peu de fréquentation ?

Il y a effectivement...(elle se lève pour me montrer la carte). Vous voyez David Rituper cette après-midi ? Je pense que c'est des questions auxquelles il pourra répondre plus pertinemment peut-être.

Je le vois demain.

Par exemple la ligne 19 qui monte à Vérel-Pragondran, c'est une ligne qui a été mise en service en mars 2003, quand je suis arrivée, il n'y en avait pas auparavant et l'élue se battait pour avoir une ligne régulière. Depuis, on l'a d'ailleurs un petit peu dopée ... bon, on n'a pas une fréquentation miracle vis-à-vis de la population adulte et salariée. Je pense que les gens qui sont ici... Je ne sais pas si je peux parler de commune riche, mais bon... C'est des gens qui ont choisi d'aller habiter là-bas et qui avaient les moyens d'aller s'installer là-bas... Après, commune riche-riche-riche...

C'est le mot entre guillemets

Non, mais je comprends. Pour le coup, David sera peut-être plus pertinent sur la clientèle et ses profils.

Je rebondis sur la tarification sociale. Ça fonctionne comment à Chambéry ? C'est la gratuité ?

Il y a plusieurs choses, que je ne connais pas par cœur. Il y a des choses quand on est demandeur d'emploi ou quand on a un revenu inférieur au SMIC. On a aussi une tarification propre pour les bénéficiaires des minima sociaux ou demandeurs d'asile. Voilà...

C'est des réductions ou des...

Des fois, il y a de la gratuité ... il y a aussi des carnets de tickets à tarif vraiment préférentiel. Je vous renvoie vers la grille tarifaire et vers le dépliant du STAC.

Bon, j'ai fait le tour de mes questions. Je vous remercie.

L'entretien se termine. Elle me fournit de la documentation (PDU, rapports d'activité).

Nous échangeons quelques civilités, puis je quitte son bureau

17. Entretien avec le responsable du marketing du STAC (le 16/11/2007)

Il m'accueille dans son bureau. Nous faisons connaissances et l'enregistrement débute alors que nous recherchons l'article qui m'a fait connaître l'opération Autopatch. Mon interlocuteur cherche l'article dans la revue de presse qu'il a collecté.

Je sens que cette année, on va avoir moins de retombées presse que l'année dernière

C'était l'année dernière ou en début d'année ?

2006, en novembre 2006.

C'était la première ou la deuxième ?

C'était la première dans Ville&Transport

Je ne sais plus si c'est ça que j'ai vu. Ça, c'était pour la première et pour la deuxième, ils ont dû faire un petit article

Dans Ville&Transport je n'ai rien vu moi.

Alors, où est-ce que j'ai vu ça moi ? c'est dans ce genre de revue, peut-être dans Transports Publics alors.

Ça c'est Transflash du CERTU (il me tend une photocopie)

Ah, c'est ça !

Mais ça c'est toujours en référence à la première campagne.

Ça (il me tend une autre photocopie) c'est un journal local édité par les ayatollahs du vélo, dans lequel ça avait été ressorti. On avait eu de bons retours presse : « Autopatch va-t-il faire un tabac ? » ça c'était la lettre de l'UTP (l'Union du Transport Public), avec tout un laïus.

« L'autodépendance », dans La Vie Nouvelle, ils avaient fait un micro-trottoir. Ça c'est des encarts pub qu'on avait fait à l'époque, des encarts dans la presse sur Autopatch.

C'est bien, vous avez tout gardé.

Oui-oui, j'ai tout gardé, c'est précieux... c'est précieux

Autopatch, c'est la première campagne un peu originale que vous lancez ?

Oui, c'est la première. En fait, ça doit dater de 2005...fin 2005, c'est là qu'on a commencé à voir le carburant considérablement augmenter. Moi, je me suis dit que c'était une occasion idéale pour positionner le bus vis-à-vis des automobilistes comme étant une alternative possible, mais du coup, en terme de maintien du pouvoir d'achat, maintien ou gain de pouvoir d'achat. C'est quand même un élément fondamental. Aujourd'hui, ce n'est pas parce que le bus n'est pas cher que les gens vont le prendre, c'est surtout parce que les autres modes sont chers qu'ils peuvent être tentés de le prendre. Parce que vis-à-vis de l'automobiliste il y aura toujours des freins qui seront difficilement levables : le fait de couloir absolument son petit véhicule, son petit cocon tout seul... tout ça, c'est sûr que le bus ne va pas être capable d'y répondre, néanmoins quand il y a des contraintes fortes qui sont appliquées que ce soit en terme financier, je pense au péri-urbain, le stationnement, qu'il soit gratuit ou payant, même s'il est gratuit, c'est difficile, il faut souvent faire trois fois le tour du pâté de maison pour pouvoir trouver une place. Là on a effectivement moyen d'intéresser l'automobiliste au changement modal. Donc vu le contexte d'augmentation des prix du carburant, je me suis dit « il faut qu'on face quelque chose », donc j'ai demandé à mon agence de com' qu'elle sorte une campagne qui présente le bus comme une alternative crédible à la voiture par rapport à l'aspect financier. C'est écoulé plusieurs mois qui font qu'au final c'est une opération qu'on a pu lancer qu'au mois de novembre. Entre temps, il a fallu convaincre mon directeur que l'opération était vraiment intéressante, et puis ensuite l'autorité organisatrice, puisque c'était la première fois que l'on s'attaquait à une cible qui pouvait être qualifiée de sensible : les automobilistes. Il y avait la volonté que ce ne soit pas une campagne « autophobe », c'est pour ça qu'elle est sur un ton très humoristique. Quand on voit les infirmiers se promener, ça fait

sympathique. Bon, les gens sont... Il y en a qui sont un peu surpris : « qu'est-ce que c'est que ça ? ».

Il n'y en a pas qui se braquent ?

Il y en a qui ont cru que c'était des infirmiers en grève ou des étudiants qui faisaient grève, cette année, en début d'opération. Et puis, ça a été validé par les élus également, c'est passé en bureau de Chambéry Métropole. Mais vu que le ton était humoristique et que c'était relativement bien tourné, c'est bien passé. Donc voilà, l'origine de la campagne c'est ça.

Et le bureau de com', c'est une agence pour tout Connex national ou alors...

Non, du tout c'est pour nous, Chambéry STAC Chambéry, on a ... on travail avec une grande agence de com' qui est sur Lyon qui s'appelle BLLB Communiquer... Communiquer et groupe BLLB, qui est une grosse agence qui a aussi un bureau sur Paris. C'est une grosse boîte qui travaille beaucoup sur la communication publique. C'est eux qui ont refait toute la charte graphique de la Région Rhône-Alpes par exemple. Ils ont quand même une sensibilité transport du fait que c'était déjà l'agence de communication du réseau de Saint Etienne, qui fait aussi parti du groupe Véolia. C'est important d'avoir cette sensibilité transport, car c'est quand même un monde un peu particulier. Et puis on leur a proposé à un moment qu'on travaille ensemble, notamment au travers du renouvellement du contrat. Nous, on est affilié à Véolia. On est dans un nouveau contrat depuis janvier 2005 et on avait demandé à l'agence de com' de travailler avec nous sur l'aspect commercial qu'on allait mettre dans notre offre, quand on a répondu à l'appel d'offre et l'accord qu'on avait c'est que si effectivement on avait le contrat, à ce moment là on travaillerait avec eux sur trois années. Sachant que le travail qu'ils avaient fait en amont n'était pas rémunéré. Il prenait un risque : si on gagnait, très bien, ils étaient rémunérés sur trois ans.

D'accord, ils vous ont aidés à monter votre projet proposé...

Tout à fait, qu'on a proposé à l'A.O. Avec des objectifs de fidélisation de la clientèle, de conquête de nouveaux clients etc. Mais Autopatch n'était pas dedans.

Non, mais il était prévu que si vous remportiez le marché...

...on travaillait ensemble. L'avantage, c'est que c'est une grosse agence de com' qui a beaucoup de moyens, qui a différentes divisions : il y en a qui sont en communication extérieure d'autres qui sont en communication dans l'édition, des créatifs, il y en a même qui travaillent pour les aménagements de bâtiments... On a fait une nouvelle agence commerciale : on les a fait bosser dessus. C'est l'avantage d'avoir une grosse agence. Un avantage qui peut parfois devenir un inconvénient parce qu'il y a des charges de structure et que ça coûte un peu plus cher qu'une petite agence locale.

L'idée de la métaphore sur la dépendance au tabac, c'est une proposition qui vient d'ici ou c'est leurs créatifs ?

C'est l'agence... en fait, pendant l'appel d'offre, il y avait déjà cette idée d'autopatch, le concept autopatch mais pas appliqué... pas une application telle qu'on l'a eu là. L'idée au départ c'était pendant la semaine européenne de la mobilité, depuis plusieurs années, le réseau de bus est gratuit sur Chambéry, pendant une semaine, ce qui est fort. Or, ça nous pose quand même des problèmes d'incivilité, parce qu'on se retrouve avec des personnes qui montent et qui descendent, qui les font s'arrêter le bus à chaque arrêt ça pénalisent les autres. On a eu des réclamations des abonnés nous disant : « moi, la seule semaine où je n'utilise pas le bus, c'est pendant la semaine européenne de la mobilité ! » donc forcément, il fallait faire quelque chose. On avait réfléchi en se disant « il faut absolument que l'on fasse quelque chose », en tout cas, il faut qu'on ait un moyen de contrôler les accès. L'idée c'était justement de faire cet « autopatch », parce qu'à l'époque, quand on avait travaillé dessus, on était aussi dans un contexte de mise au pilori des fumeurs. Du coup, le directeur de l'agence a dit « mais, il y a une sorte de **(il frappe son épaule pour mimer le geste de la personne qui colle son patch)**... autopatch, on peut proposer le bus comme étant un patch contre la voiture, en plus

on sera dans l'air du temps, parce qu'on entend beaucoup parler des fumeurs etc. ». Donc voilà, au début l'idée d'autopatch, le concept c'était ça. Et puis moi j'ai fait cette demande de campagne et parallèlement à ça on était dans les questions d'interdiction de l'usage du tabac dans les lieux publics et c'est pour ça qu'elle est revenue sur le tapis pour cette opération on l'a utilisé pleinement. En sachant qu'en plus en novembre 2006, on était en plein dans la chasse aux fumeurs entre guillemets puisque c'est le moment où dans tous les lieux publics au début de l'année suivante ça se mettait en place. Donc on était vraiment opportuniste là-dessus. C'était bien tombé. D'ailleurs cette année, ça tombe encore bien puisqu'à partir de janvier ça va s'appliquer dans tous les bureaux de tabac, les discothèques, etc... On reste encore bien dans l'air du temps. En sachant qu'au niveau local, autopatch, les gens, enfin pas la totalité mais les gens en ont déjà entendu parler, ils savent ce que c'est. Et ça dépasse bien notre localité. Moi, j'habite du côté d'Aix-les-bains, j'ai un petit garçon qui a passé une visite médicale dans son école et la médecin a demandé ce que je faisais, il a répondu que je travaillais au STAC : « ah ! Autopatch-autopatch ! Ton papa il a fait autopatch » et bien oui, c'est rigolo parce qu'effectivement ça dépasse l'impact de l'agglomération. C'est sympathique... on ne montre pas du doigt les automobilistes, on essaie juste de les sensibiliser au fait que... « si vous voulez maintenir votre pouvoir d'achat, essayez... on a une alternative », on propose autre chose.

En effet, c'est humoristique, mais est-ce qu'il n'y a pas des gens qui ne comprennent pas le second degré et qui ont le sentiment qu'on les médicalise, pathologise ?

Dans une administration... On a commencé mardi. Mercredi matin, un coup de téléphone, une personne, je pense qui n'était pas... qui n'avait pas toutes ses facultés, a téléphoné pour demander « mais est-ce que c'est vrai ? Il faut que j'aille voir mon médecin ? » à la centrale de mobilité (rires). Donc bon, c'est un peu extrême mais, non je ne pense qu'il y ait eu de mauvaises interprétations. Après il faut qu'il vise l'ensemble c'est sûr. Il y en a au début qui effectivement pensaient que c'était une pub contre le tabac, l'année dernière voilà c'est ce qui s'est passé : « ah bah oui, mais moi j'fume pas, j'en ai pas besoin : je ne fume pas » « Non monsieur, ce n'est pas pour ça ».

C'est marrant que vous dites ça parce qu'il y a beaucoup de gens qui vont voir le support et qui vont se dire « publicité » et qui ne vont même pas le lire, ils vont juste faire une diagonale. Ils vont la classer dans telle catégorie et puis voilà.

Quand les gens nous disaient ça... parce que du coup, c'est confronté au cas qu'on a été amené à réagir : « vous vous ne fumez pas mais votre voiture oui, donc ça vous intéresse quand même, allez, prenez-le. » C'est pour ça que cette année, on a mis... on offre quelque chose, un petit objet-pub que vous avez dans le dossier de presse (il s'empare de l'objet) c'est ça qui complète le flyer. La posologie c'est « prenez des comprimés autopatch », ça symbolise la boîte de médicament donc on va jusqu'au bout du concept. Avec derrière, un peu une posologie, comme ce qu'on retrouve sur les boîtes, en lien avec notre problématique. (il lie la notice) « Composition : autopatch est une solution active à base de bus pour décrocher progressivement de la voiture. Ecologique : deux fois moins de CO² émit. Economique : votre abonnement annuel égale 7 000 € d'économies par rapport au budget voiture Forme pharmaceutique : autopatch agit sur la circulation pendant une semaine. Pour une durée d'action supplémentaire existe aussi sous forme d'abonnement mensuel ou annuel. Mise en garde spéciale : lisez attentivement la notice » donc ça c'est ce qui est distribué avec, le petit flyer. On leur propose de « venir à l'agence commerciale pour un diagnostic personnalisé des déplacements. » Là encore, c'est vraiment un ton humoristique et ça, ça plaît énormément.

Peut-être que je me trompe, mais vous n'avez pas des férus d'automobile qui revendiquent pleinement non pas leur dépendance, mais au contraire leur indépendance qu'ils ont conquis grâce à la voiture ?

Ça les gens ne le dise pas parce que je pense qu'ils n'ont pas le temps de le faire. Il y a l'effet de surprise, parce que quand on est en contact avec eux on est au feu. On est dans une attente et une attente qui peut être très brève. Donc au feu, ils se demandent ce que c'est, ils récupèrent le truc, il y a une phrase qu'on dit « Respirez mieux, faites des économies : utilisez le bus ! Essayez-le gratuitement » et la personne n'a pas le temps de réagir. On ne cherche pas non plus forcément à nouer un dialogue. Parce que si on fait ça à chaque fois, on ne va pas pouvoir assurer une bonne distribution, une bonne couverture et on n'a pas ce retour même si on se doute bien qu'effectivement...

Je pensais aux automobile clubs ou des choses comme ça

Non, vous avez vu on utilise leurs sources (**plus tôt dans le dossier de presse, il y avait une citation d'un rapport de l'automobile club de France → pour le budget annuel moyen d'une automobile en France**)

Oui, c'est ça qui m'y a fait penser

On ne leur a pas demandé, ils vont finir par mal l'interpréter.

Mais j'avais hâte... ça c'est les chiffres de 2005, les chiffres de 2006 malheureusement ne sont pas encore sortis, ils ne veulent peut-être pas les sortir pour éviter de faire peur aux automobilistes. La source est importante, ça ne vient pas de nous, on ne l'a pas inventé et même les pro-autos nous sortent ça. C'est tout, on les utilise.

Mais non, on n'a pas ce type de réaction, mais parce que le cadre ou l'instant ne s'y prête pas, ça on l'aura peut-être demain. Demain, avec les comédiens, il y a des instants de discussion qui vont pouvoir avoir lieu et là peut-être qu'il va y avoir des gens qui vont commencer à sortir les freins par rapport au bus, du genre : « on est serré comme des sardines, parfois ça sent mauvais, il fait froid, il fait chaud » donc effectivement, c'est peut-être des aspects qui vont ressortir. Mais bon, après il faut aussi se focaliser sur quels sont les facteurs qui feraient que les personnes vont utiliser le bus, basculer de l'un à l'autre. Il y a l'aspect tarification qui est un élément important. Il y a l'aspect performance également, si le réseau de bus est performant, ils auront effectivement tendance à le prendre, quand on dit performant, c'est quoi ? C'est le temps, en fait.

Relativement à la voiture parce que ...

Ce qui se passe souvent, c'est qu'un automobiliste quand il compare le temps, il compare le temps entre le moment où il monte dans sa voiture et celui où il descend de sa voiture. Il a du mal ... il n'évalue pas forcément de porte-à-porte... et pas souvent non plus le temps qu'il prend pour trouver une place de stationnement.

Et puis en général, au volant on sous estime le temps...

Exactement, alors que dans le bus...

Alors que nous on essaie de valoriser ça différemment : la campagne de cette année c'est plutôt le bien-être... c'est de dire : "dans le bus vous êtes assis, vous êtes tranquilles, vous vous laissez conduire, vous avez un chauffeur... pour un euro seize par jour vous avez un chauffeur... donc pas d'accident : le bus c'est dix fois moins d'accidents qu'en voiture individuelle, vous avez le temps de lire, vous pouvez écouter aussi votre musique... souvent c'est l'argument aussi : "je ne peux pas écouter ma radio, ma station préférée le matin" maintenant tout le monde a son e-pod ou son équivalent. Voilà... vous ne vous énervez pas au volant, vous n'avez pas besoin de trouver une place de stationnement. C'est pour ça que l'aspect financier est un élément important... et puis le stress également. Il y a des études qui ont été faites par la DRAST, ça date de 2003 ou 2004, je ne sais pas si vous l'avez lue...

Je ne vois pas laquelle donc ...

Qui a segmenté différentes populations. Une étude qui est vraiment très bien. Je ne sais plus où... si, j'ai récupéré ça sur internet. (**il cherche dans ses dossiers puis sur son ordinateur**)

Des études j'en ai plein... C'est quand même un domaine qui est pas mal étudié

C'est ça! C'est la DRAST, mission transport, juillet 2003 "Transports en commun urbains et dépendance automobile. Facteurs d'attachement et possibilités de changement modal".

Très bien!

Je vais vous faire une copie si vous voulez

Je veux bien

Là il y a des ... là-dedans... ça, ça sert à bâtir une campagne de com' parce qu'il y a tout pour contrer les arguments et puis mettre en avant les aspects positifs du bus. Là dedans, à un moment vous avez les freins. Vous avez les freins...et "*C'est pratique, se laisser conduire sans souci, pas de risque d'accident, le côté économique, meilleur rapidité des lignes en site propre. Les points négatifs: insuffisance en terme de performance, de fonctionnalité*" (**il cite le rapport**) effectivement pour les personnes qui ont des bagages, les personnes avec des poussettes, etc... "*manque de confort et une trop forte promiscuité*" donc ça c'est des freins, ensuite on a "*la difficulté du stationnement en ville, le coût, les embouteillages, stress de la conduite, coût des amendes*"... effectivement, ça fait partie du budget de l'automobiliste...

D'une ville à l'autre, ça change beaucoup et je pense que Chambéry c'est quand même une ville où ça roule bien finalement.

Tout à fait, on a une petite pointe d'un quart d'heure le matin, donc c'est pas...

Du coup, les bus se doivent d'être encore plus performants que dans une agglomération où les voitures sont bloquées, où il n'y a pas de stationnement...

C'est sûr qu'on n'est pas dans la même configuration. Ce qui se passe, c'est que l'avantage qu'on a avec l'agglo de Chambéry c'est qu'ils n'attendent pas d'arriver à une situation difficile, comme ça a pu l'être sur Grenoble, pour agir et mettre en place ce qu'il faut avant pour tenter de favoriser le changement modal. Mais on s'aperçoit que s'il n'y a pas ces contraintes, ces difficultés pour les automobilistes, et bien il y a quand même du mal à franchir le pas parce que c'est vrai que...

Ce qui est logique

Oui, bien sûr

Si son déplacement est efficace et performant, pourquoi il changerait?

C'est clair, c'est évident

Après s'il est bloqué et qu'il voit des bus qui le doublent sur le couloir bus, là effectivement il va commencer à se demander pourquoi...

Oui et l'aspect environnemental c'est pas l'aspect principal qui fait que les gens vont basculer de l'un à l'autre. Là-dessus faut être clair. Et il y a le GART aussi qui a fait une étude dans ce sens... le GART a réuni un panel de, je ne sais plus combien, une vingtaine de personnes et plusieurs fois ils se sont vus... des non utilisateurs qui ont essayé et qui après ont fait part de leur expérience etc... Et ils ont classifié justement tout ce qui ferait qu'ils utiliseraient davantage le bus

En quelle année, cette étude su GART ?

ça ce n'est pas bien vieux : 2007 ou 2006... J'ai le CD, donc la copie est possible...

Bien qu'interdite (je ris)?

Non-non, pas du tout. C'est une copie que j'ai eu (**il cherche le CD dans ses tiroirs**)

Le truc c'est qu'il y a tellement d'enquêtes qui sont produites. Je suis impressionné. Le transport, je m'y suis mis avec ma thèse. Avant j'ai bossé sur autre chose, sur l'alimentation pas mal... et c'est le fourmillement.

Ah voilà : "GART, conférence de citoyens"... (**il vient de retrouver son CD**)

GART, PREDIT, PREDIM, INRETS, il y en a de partout des études

Sachant qu'elles convergent toutes plus ou moins quand même. Là, il y a Kéolis qui vient de sortir une étude sur les comportements.

Oui, je l'ai lue.

Moi je trouve qu'ils enfoncent des portes ouvertes, mais...

**Je trouve un peu aussi ... il y a quand même quelques points dont on se dit "tiens, c'est vrai qu'il y a cet aspect là" mais après, c'est quand même du bon sens
Là je suis allé à un colloque de l'INRETS, c'était un peu pareil, c'était sur les piétons :
"quand on minimise le risque, on a plus d'accident" Oui, c'est sûr, forcément, si on minimise le risque, on en prend plus et...**

forcément

ça paraît un peu logique

Mais celle-ci, de la DRAST, moi je l'ai vraiment trouvée intéressante... Je crois qu'on l'a trouvée sur le site de Trans'dev

D'accord, comme quoi la concurrence, ça a du bon.

N'est-ce pas!

Je regardais la tarification, tout à l'heure en attendant, et souvent les 27-60 ans, enfin la tranche des actifs, ils ont une tarification beaucoup plus lourde que les autres et en général, c'est aussi la population le plus faiblement représentée parmi les usagers.

Autopatch, c'est vraiment une campagne qui vise ces gens-là, qui ne sont pas usagers et ce que je me demande c'est pourquoi est-ce qu'on les fait payer plus cher... Je sais qu'il y a cette histoire de ... je ne sais plus comment ça s'appelle en économie, cette sorte de capacité à payer du consommateur... Mais en l'occurrence, on n'arrive pas à faire venir ces gens-là dans les bus, mais en même temps on les fait payer plus cher... alors ?

Je pense que ce n'est pas un problème de prix pour eux. Ce n'est pas ça qui fait que... c'est qu'ils ont une addiction à la voiture... Mais je pense qu'on est tous pareils aussi : quand on est étudiant on prend tous le bus... et on en est vite dégoûté... après, ça dépend dans quel réseau... moi je sais que j'ai fait une partie de mes études sur Reims... quand vous êtes obligés d'attendre 3-4 bus pour pouvoir monter dedans parce que c'est blindé et encore quand vous arrivez à monter dedans, vous êtes collés sur la vitre. A un moment, ce n'est plus possible quoi. Alors vous arrivez à la bourre, avec les conditions de transport : vous arrivez vous êtes dégoûlant.... Bon... J'ai eu de la chance, c'est que j'ai pu me payer une voiture : dès que j'ai pu le faire, je l'ai fait. C'est ça le problème, c'est qu'à un moment on est dégoûté. Et puis, il y a cette question de l'autonomie de la voiture, on idéalise et puis on passe à la voiture et après, c'est l'addiction : on ne peut plus s'en passer ... et ça, moi je le comprends... Après il y a aussi des facilités qui sont accordées par les employeurs : il y en a certains qui payent des parkings à leurs salariés. A la ville de Chambéry c'est ce qui se passait, il payait des parkings à leurs employés. Après effectivement, s'il n'y a aucune contrainte qui fait qu'à un moment on se pose la question de changer de mode, on ne se casse pas la tête, on reste sur celui qu'on a aujourd'hui. C'est vrai que c'est confortable, d'avoir... de prendre sa voiture. Moi, bon je n'habite pas dans le coin, je suis plutôt sur Aix, et bien voilà, j'utilise une voiture... parce que c'est aussi une voiture de service. Du coup, ça ne me coûte rien. Après, j'ai des horaires qui font que... à 21 heure il n'y a pas forcément de bus ou de train, donc je n'ai pas tellement le choix, mais bon... Je ne fais pas non plus l'effort de... Voilà, forcément on ne se pose pas la question. Si ils ne sont pas contraints, faut pas rêver. S'il n'y a pas la contrainte, ça ne marchera pas, ça ne marchera pas... Quand on a répondu à l'appel d'offre de Chambéry, donc de l'agglomération... on était déjà présent hein, mais bon voilà... dans le cahier des charges Chambéry Métropole nous mettait, nous disait qu'il fallait être en conformité avec le PDU, donc doubler la fréquentation d'ici 2010, 2005-2010... à côté de ça il y avait aussi parallèlement ce qu'on pouvait faire en action commerciale, il y avait le développement du réseau, la mise en place de sites propres; tout ça... Isabelle a dû vous expliquer : augmentation des sites propres, augmentation de l'offre etc..., sauf que... ça prend énormément de retard... au final, je crois qu'on ne va pas accoucher de grand chose, malheureusement... Mais ce qu'on leur a expliqué c'est que : « vous aurez beau... enfin on aura beau faire des investissements à n'en plus finir et faire des actions de communication, si derrière il n'y a pas une contrainte

forte qui est mise sur le stationnement, on n'y arrivera pas ». Parce que parallèlement à cela, il y a un centre commercial qui va s'ouvrir avec des halles la FNAC, etc... et on fait des places de stationnement en-dessous.

C'est où sur la carte? Vous pouvez me montrer?

C'est en plein centre-ville. C'est où ? C'est ici (**il indique l'emplacement sur la carte**) Donc là, vous êtes dans l'hypercentre. Il y a un parking : le parking du palais de justice, qui est ici et qui a ouvert il y a 3-4 ans, avec énormément de places (**son ton est scandalisé**). Il faut savoir que les parkings en ouvrage à Chambéry, ils sont sur liste d'attente, les gens sont sur liste d'attente. Il y a un an d'attente pour le parking de l'hôtel de ville. Quand on a travaillé sur la campagne, ah non, ce n'est pas là-dessus... c'est sur les parkings relais. Parce qu'on vient de lancer un parking relais, j'ai appelé Vinci, le concurrent en termes de...avec Effia. J'ai fait le tour de tous les parkings et TOUS sont complets, forcément. Il n'y en a qu'un qui n'est pas complet, qui est situé en périphérie, qui est dans ce secteur (**il indique la carte**) Là il reste de la place. Et les autres : COMPLETS !

Mais il y en a beaucoup des parkings souterrains je trouve.

Il y en a un certain nombre. Oui, il y en a six... il doit y en avoir six ou sept quand même.

Pour une ville qui n'est pas énorme.

Et, on peut rebondir... Il y a Autopatch ! Il y a quelqu'un qui nous a appelé pour bénéficier de l'offre Autopatch, qui vient de Grenoble et qui a ouvert un commerce sur place, qui a fait une demande pour avoir un parking à Vinci, il est 70e sur liste d'attente, si c'est comme ça je vais utiliser les transports en commun. Ça montre bien l'impact du stationnement sur le changement modal. Pourquoi en Suisse, ils ont une part modale qui est extrêmement forte? Ça l'étude du CERTU de Jean-Marie Guidez l'avait montré. Ils ne sont pas plus écolos que nous : c'est parce qu'ils ne peuvent pas se garer en ville pour le domicile-travail et à côté de ça ils ont un réseau performant... parce qu'effectivement beaucoup de villes moyennes ont un tram, donc ils sont efficaces. C'est pour ça : il ne faut pas rêver. Il ne faut pas rêver. C'est pas du jour au lendemain que les gens vont se réveiller et se dire : « je prend le bus, ça va me faire plaisir ». Non, ce n'est pas le cas.

C'est clair.

Ça, c'est mon avis.

Je le partage en partie. J'ai sélectionné un certain nombre de terrains d'enquête et dans ma classification, c'est bien d'un côté les incitations et de l'autre côté les contraintes. Et j'ai du mal à croire que l'incitation seule fonctionne, si de l'autre côté c'est tellement concurrentiel, vu que le service est performant et difficile à atteindre en collectif. Ça paraît difficile sans contrainte qu'un basculement se fasse.

C'est évident. Après, en matière de comportement, tout le monde est de plus en plus exigeant. On veut tous des services qui soient « top qualité », on veut un SAV qui soit « top qualité ». C'est aussi la philosophie de plus en plus individualiste. Une société de plus en plus individualiste, donc on n'est pas forcément dans la bonne ... c'est pas facile. C'est une activité qui n'est pas simple à faire fructifier... sans contrainte, sans contrainte... c'est clair. Le réseau performant : c'est la base. Moi, j'ai participé à un séminaire marketing du groupe (**Véolia Transport**) où on se gargarise sur des opérations de communication diverses et variées. Je me suis quand-même permis de dire à un moment que si à la base le réseau de transport, il n'y a pas un minimum de performance on a beau proposer tout ce qu'on veut, les gens ne viendront pas. Si on pas cette offre, c'est pas la peine quoi. C'est dépenser du budget pour rien, ça va peut-être faire plaisir à l' élu, parce qu'on parle un peu de son réseau, mais au final ça ne fera pas monter les gens dans les bus, faut pas rêver ! Donc il y a déjà ce préalable à faire, et on a la chance, nous, à Chambéry, il y a cette volonté d'augmenter, d'améliorer le réseau. Ce n'est pas simple, ça ne va pas se faire dans le délai qui était prévu, mais en tout cas voilà : il s'est engagé, il y a des budgets qui sont prévus, qui à mon avis sont insuffisant en terme

d'aménagement de génie civil : de 24 on est déjà passé à 30 millions, et je pense que ce n'est pas terminé... et puis c'est long, c'est long, c'est long... Il y a des procédures, il y a des enjeux politiques qui posent d'ailleurs souvent problème. Enfin, voilà on fait avec. Dès lors qu'on a une structure... nous on a quand même un réseau qui n'est pas mauvais pour une agglomération de notre taille... on ne se plaint pas. Qualitativement : bon forcément on a des réclamations, comme dans tout réseau. Globalement, quand on fait une mesure de la qualité produite : on est bon quoi. Je pense même que l'AO a été surprise, parce que c'était le premier contrat où on avait une évaluation de la qualité produite. Voilà, on a de très bons résultats.

Et les critères d'évaluation, c'est quoi ? Temps de parcours, de retard ?

C'est ponctualité, propreté, état du mobilier urbain, l'information aux arrêts, l'information dans les bus, le comportement des conducteurs, des vérificateurs, l'agence commerciale et puis le téléphone.

OK, et tout ça c'est l'AO...

C'est contractuel.

D'accord...

Les modalités de contrôle vous voulez dire ?

Oui, c'est des indépendants, un bureau d'étude?

Il y a deux modes : il y a des critères qui ne peuvent être faits que par des clients mystères. Donc c'est un cabinet extérieur : c'est Effia, qui fait les contrôles. C'est tout ce qui concerne téléphone, agence, comportement conducteurs et vérificateurs, parce qu'il faut que ce soit quelqu'un qui n'est pas connu... et puis c'est tout. Tout le reste, c'est fait en binôme : une personne de Chambéry Métropole et une personne de chez nous, pour tous les autres critères, parce que le reste : on se positionne, on pointe et puis on voit ce que ça donne, avec un système de pénalités.

Du coup le contrôle de la qualité ne se fait finalement que par des vérificateurs et ça ne se fait pas par des études, plus ou moins d'opinion, auprès des usagers ?

Ah... ça me fait plaisir que vous disiez ça ! On va lancer en janvier une enquête satisfaction... Dans le cadre de l'appel d'offre, on avait proposé de faire des enquêtes de satisfaction tous les deux ans, parce qu'en général c'est ce qu'on fait ... deux ans, c'est le temps nécessaire pour constater un problème, essayer de mettre un plan d'action en marche et voir un petit peu les effets. Bon, ça n'avait pas été retenu pour des raisons budgétaires. En Octobre, j'ai envoyé un courrier à Chambéry Métropole leur proposant de mettre en place une enquête satisfaction parce qu'effectivement on mesure la qualité produite, c'est bien, mais au final, ce qui nous intéresse le plus c'est quand même la qualité perçue. Donc on a beau se gargariser qu'on a fait 99 % de satisfaction sur l'info aux arrêts, si l'info n'est pas bonne... c'est n'importe quoi. Donc j'ai fait un courrier explicatif dans ce sens, j'attends la réponse pour savoir s'ils vont participer financièrement ou pas à cette réalisation, il y en a pour 20 000 € quand même, à notre échelle c'est beaucoup. Néanmoins, s'ils ne le font pas, nous on le fera. C'est déjà budgéter : il faut qu'on la fasse. Et puis ça permet aussi de définir des seuils d'exigence. Pour tous les critères, il y a un seuil d'exigence qui est défini par CM. En fait, on a une année de référence, on mesure c'est à zéro, on regarde à combien on est et il faut qu'on l'améliore de 5 % chaque année. Il se trouve que pour quasiment tous les critères, avec définition d'un seuil maximal (parce qu'à un moment, on ne va pas faire 100 %, malgré qu'on y parvient parfois, mais bon...) et voilà ces niveaux d'exigence qui ont été définis... mais qui ont été définis comme-ça, au pifomètre un peu... à un moment le client, que ce soit 89 ou 90 % il ne verra pas la différence et ça peut même être négatifs pour certains aspects, parce que ce qu'il y a derrière la qualité, ce sont des procédures qui vont parfois alourdir le circuit et au final ça va poser plus de problèmes que ça ne va apporter du positif. Donc l'idée avec cette enquête satisfaction c'est aussi de définir les niveaux d'exigences attendues par le client, sans aller jusqu'à produire de la surqualité qui génère de l'énergie pour rien, qui n'est pas perçue ou mal perçue par le client.

De toute manière, les critères objectifs ne sont pas forcément ceux du client

Exactement, mais c'est ce que j'expliquais, c'est des critères qu'on a retenus, que CM nous a imposés. Bon fondamentalement, oui, on considère que la ponctualité c'est un élément important, le comportement aussi c'est un élément important, téléphone et agence c'est un élément important, la propreté...

Si tous les critères sont bons sauf un qui est mauvais et que le client ne perçoit que celui-là est mauvais et que ça le dérange, tous les autres passeront à la trappe...

Exactement, le but effectivement c'est de hiérarchiser ces critères, c'est de faire un mapping, une analyse factorielle, on voit effectivement ceux qui sont importants ou pas et puis voilà, ceux qui sont peu importants et pour lesquels on n'est pas très bon : bon, on va essayer de s'améliorer mais ce n'est pas capital, ça ne sert à rien. Il ne faut pas qu'on déploie notre énergie là-dessus... c'est vrai, on n'est pas non plus 10 000 dans l'entreprise. C'est ceux qui sont en haut à droite qui vont plutôt nous intéresser. Donc effectivement, c'est vraiment un élément indispensable. On en a fait une en 2003, on en a même fait une avant le nouveau contrat pour qu'on fasse un état des lieux pour savoir un peu où on en était. Ça ne nous a pas apporté grand chose parce qu'en fait... on était très bon... Non, mais c'était surprenant parce que de l'intérieur on a un avis beaucoup plus critique. Moi j'étais... je me suis dit qu'on allait se faire laminer. On a un taux de recommandation de 97 %, ce qui est énorme, ce qui est énorme. Donc je me suis dit : "ce n'est pas possible. Il y a eu un biais dans l'enquête ou ?" Enquête par téléphone, mais les gens on arrivait à les tenir 20 minutes au téléphone : ça y allait, ça déballait. Non, non, visiblement les gens sont attachés à leur service. Alors, est-ce que c'est la crainte de se dire "c'est pas bien, alors on arrête tout". Il y a aussi ça, il y a des gens qui réagissent un peu comme ça. Non, mais on avait des bons résultats. Il y a un élément que j'ai ressorti il n'y a pas longtemps à CM, la semaine dernière parce qu'on a eu une réunion justement sur l'enquête satisfaction : la tenue des conducteurs. Pour CM la tenue des conducteurs c'était un point extrêmement important. Le client s'en fout complètement.

La tenue vestimentaire ?

Oui, la tenue vestimentaire. Le conducteur, qu'il ait une tenue STAC avec son costard, etc. ou une tenue civile, les gens s'en foutent complètement. Ce n'est pas ça qu'ils attendent. Ce qu'ils attendent c'est quelqu'un qui conduise bien, qui arrive à l'heure, qui dise bonjour, qui soit aimable, voilà. Alors que pour CM, ça a une grande importance. L'image, je ne dis pas que ce n'est pas important, c'est bien ! Mais ça ne doit pas être mis sur le même pied d'égalité que la ponctualité. La ponctualité, c'est un élément de performance qui est hyper important.

Aujourd'hui, on n'a pas de SAE (système d'aide à l'exploitation), le conducteur il a une fiche papier, donc la ponctualité n'est pas évidente. Donc il a les horaires, qu'on a sur la fiche horaire. Donc entre les deux, il a du mal à se recalculer. CM a investi dans un SAE qui est en train d'être déployé, un SAEIV, donc c'est un investissement de 2 millions d'euros donc c'est pas neutre, ça participe à l'amélioration de la qualité du service. Aujourd'hui sur le réseau, on doit-être, le mois dernier on était à 87 % de ponctualité, sur les 13 points, il y a 75 % d'avance. Il a du mal... effectivement, il ne veut pas être en retard... psychologiquement le conducteur ne veut pas être en retard, mais à un moment comme il ne peut pas se recalculer, il est en avance. Tant mieux, c'est plus facile à régler l'avance que le retard...

par contre le client qui arrive...

mais c'est terrible pour le client

si il arrive pile à l'heure, qu'il attend deux minutes et qu'il réalise qu'il doit attendre le suivant.

sur les lignes à fréquence, ce n'est pas gênant. Parce qu'à la limite, il ne sait même pas quel bus il prend. Mais par contre, quand vous avez un bus à l'heure Ohlala!

Même à la demi-heure

Alors là c'est catastrophique.

Je vais demander à ce qu'on me fasse la copie (**il se lève et quitte la pièce un instant**)
Alors, j'avais une question à vous poser que j'ai posé hier à Isabelle et qui me disait que vous répondriez mieux qu'elle. C'est sur les particularités de la clientèle à Chambéry, sur sa segmentation. Vous devez sûrement avoir des petits camemberts sur comment se répartissent les clients ?

Et bien, pas tant que ça en fait. On ne la connaît pas très bien la clientèle. On l'a connaît surtout par rapport à la gamme tarifaire, aux titres... Non, parce que ça suppose de faire des enquêtes quali et les enquêtes quali. Vu qu'on n'en faisait pas parce que ça coûtait trop cher. On ne l'a connaît pas bien notre clientèle. Bon de toute façon, c'est comme dans beaucoup de réseau, on a une forte majorité de scolaires hein. Parce qu'on vend beaucoup... d'abonnements annuels nous, on a beaucoup-beaucoup d'abonnement annuels, je peux vous donner des éléments là-dessus.... Parce qu'après c'est aussi une politique, nous notre politique c'est la fidélisation : on cherche vraiment à fidéliser, en partant du principe que quelqu'un qui a un abonnement va vouloir le rentabiliser et va avoir tendance à utiliser beaucoup plus le réseau de bus. Après il y a aussi l'aspect fraude est également un élément important.

Le taux de fraude est estimé à combien ?

Il est ridicule, il est de 2,9 %, enquêté hein. Taux de fraude constaté par les vérificateurs : 0,75 je crois.

Impressionnant !

Oui, là je pense qu'on pourrait rendre jaloux de nombreux réseaux.

Qu'est-ce que j'ai fait de mon papier moi ? (**il ne retrouve pas le document qu'il voulait me montrer**)

En même temps, plus le réseau est petit et plus il est "contrôlable"...

Ça dépend après des moyens qu'on y met.

Par exemple la montée par l'avant, avec le conducteur qui contrôle, quand le bus est plein... Je vois à Paris, les gens montent par l'arrière. Le chauffeur ne peut rien faire.

Ça c'est un point qui est important. Mais après ça dépend aussi du comportement du chauffeur. Nous la consigne c'est même si c'est plein, de toutes façons il faut faire monter les gens par l'avant. Bon, on s'aperçoit qu'il y en a qui ne le font pas, il laisse monter par l'arrière. Mais effectivement après, c'est aussi le résultat d'une politique. La mise en place de la montée par l'avant, ça date de 2000. Parce qu'il y avait des problèmes d'insécurité etc. donc il a fallu qu'on mette en place un plan qui avait été réalisé pour remettre de la sécurité : donc c'était la montée par l'avant, vidéosurveillance etc. Egalement une équipe complémentaire de vérif' ... parce que nous des équipes de vérif', on n'en a pas... On a une équipe le matin et une l'après-midi, c'est tout. Donc en fait, le taux de contrôle n'est pas énorme...

Donc ce n'est pas la peur du contrôleur qui fait le taux de fraude aussi bas ?

Non... c'est aussi parce qu'on a une politique tarifaire ici où les prix ne sont pas élevés...

Quand on a répondu à l'appel d'offre on voulait rééquilibrer un peu la gamme tarifaire : un abonnement annuel jeune à 130 € c'est pas très cher quand même quand on compare à d'autres réseaux d'agglomérations de tailles équivalentes. C'est vraiment pas cher !

Aujourd'hui, on a un ticket qu'est pas cher non plus, qui défavorise même un peu les abonnements. Ici on a 70 % des voyages qui sont faits avec des abonnements, sur ces 70 % il y en a 77 % qui sont faits avec des abonnements annuels. L'annuel marche super bien, ça marche vraiment bien.

C'est là qu'on voit la part de clientèle qui est vraiment, pas forcément captive, mais vraiment fidèle ?

Oui, c'est ça

Eux, demain, ils seront toujours là.

Oui, c'est ça. Ça représente 44 % des recettes, les tickets restent toujours majoritaires au niveau des recettes. 30 % des voyages sont fait avec des tickets. Forcément, ça baisse... On l'a

vu quand on a revu notre gamme tarifaire. On l'a restructurée en septembre 2003, on a tout de suite les tickets tarifs réduits qui se sont effondrés, au profit de l'abonnement annuel. On avait 1000... Là en jeune, on est à 5 500. Il y a 12 000 étudiants en Savoie, dont 9 000 sont sur Chambéry. Après, bon faudrait calculer toutes les écoles etc. mais bon... Là, on en a vraiment beaucoup

Ce qui fait aussi que les gens prennent souvent les annuels, c'est aussi que pendant des années ils prenaient mensuel parce qu'il n'y avait pas d'offre annuelle intéressante.

Si si, il y avait déjà un annuel. Moi je suis arrivé en 2001, il y avait déjà un annuel 12 mois et il y avait un 10 mois fixe, avec des positionnement prix qui n'étaient pas forcément les bons et puis la communication qui n'était pas très valorisante. Mais il y a toujours une crainte pour un exploitant, c'est que... bon après c'est des éléments financiers... c'est que la recette au voyage d'un abonné est plus faible que celui d'un ticket, voilà. Donc à un moment, il y a ... les courbes se coupent et ça peut être plus défavorable de favoriser les abonnements annuels que les tickets. Bon après là-dedans il faudrait aussi englober la fraude etc. faut voir si la baisse de la fraude permet peut-être aussi de compenser la perte de la recette moyenne... Malgré tout moi j'ai souhaité qu'on valorise vraiment cette fidélité et avec une communication adaptée, un produit adaptée et des services associées (possibilité d'annuler quand on le souhaite). Parce que les gens qui s'engage sur une année : « oui, mais moi, je vais peut-être déménager dans l'année » « écoutez, pas de problème. On vous rembourse les mois non utilisés », on revalorise sur le prix de l'abonnement mensuel, etc. « Vous le perdez ? » parce que ça aussi c'est du vécu « ouais, mais si je le perds, il va falloir que je rachète tout ? » « Premier duplicata gratuit, allez ! ».

Le directeur du STAC rentre dans le bureau : brève interruption pour présentation, puis nous reprenons notre conversation.

Et puis à côté de ça, on a fait quelque chose de plus commercial... On essaie aussi commercialement de les élever, qualitativement de les élever et de les mettre un peu... de montrer en fait... On a fait un club, un club avantage avec des offres particulières et on fait en sorte de l'afficher partout de manière à ce que les autres (les mensuels et les tickets) se disent : « tient, si j'avais eu ça j'aurais pu »... On a des personnes qui prennent l'abonnement pour avoir les avantages. On a eu une réclamation là-dessus, parce qu'on a modifié notre mode de distribution, « attendez, moi mon fils il prend son abonnement... quand il fait son calcul, c'est pas forcément plus intéressant de prendre l'abonnement annuel, mais pour pouvoir bénéficier des avantages, il a pris un abonnement annuel ». Vous voyez, c'est des éléments qui sont aussi importants, c'est pas forcément l'élément majeur mais ça a aussi son impact. Et dès lors qu'on met tout ça en musique, par exemple, on a un beau produit et un beau package, une communication classique (on n'a rien fait d'extraordinaire) et bien BOUM : tout de suite, ça décolle, ça part. Enfin, avec un bon ajustement prix aussi, avec un prix bien ajusté et ça part. Bon, le jeune (pour en revenir à la classification de la population), on a majoritairement des jeunes. On a également pas mal de personnes âgées, sachant que là-dedans il faut aussi englober tout ce qui est tarification sociale. La tarification sociale, suivant si elle est plus ou moins favorable peut vraiment vous modifier l'aspect de votre clientèle. A Chambéry, il y a une politique sociale qui est importante. Qui n'est pas valorisée financièrement parce que ce n'est pas le budget social de CM qui compense le budget transport. Le budget transport, il s'assoit sur toutes les réductions tarifaires qui sont accordées. Vous avez des agglomérations qui... parce qu'il y a différents budgets dans les communautés d'agglomération : social, transport, il y a l'eau, les déchets, etc. et puis ensuite il y a un budget général. Quand il y a une gratuité qui est accordée, imaginons en cours d'année... Nous on a un risque financier, un risque commercial... ça veut dire qu'on va compenser : c'est le budget transport qui va apporter cette compensation complémentaire. A Chambéry, c'est pas compensé par le budget social. C'est le transport qui supporte tout.

Oui c'est la contribution forfaitaire ?

Oui. Mais vous avez des agglomérations, quand il y a une réduction tarifaire qui est accordée, il y a un transfert financier du social vers le transport pour pouvoir compenser financièrement l'exploitant. Chambéry, ça ne marche pas comme ça. Ça n'apparaît pas, du coup ils ne se rendent pas bien compte de ce que ça peut représenter, après c'est un fonctionnement, c'est plus facile...

C'est fondu dans la compensation forfaitaire ?

Voilà, ça n'apparaît pas.

D'accord. Je pense qu'à Rennes, c'est pareil : ça doit être transport qui paie, mais il y a quand même une distinction entre ce qu'on paie au titre de la gratuité sociale. Ils ont fixé un prix, ils considèrent que ça vaut 18 tickets. Du coup pour chaque titre social, l'exploitant reçoit l'équivalent de 18 tickets par l'agglomération et du coup on voit ce que ça représente. Et d'ailleurs, c'est un truc qui gonfle continuellement et qui pèse lourd dans le budget.

Donc cette politique sociale, elle peut vous modifier la structure de votre clientèle.

Aujourd'hui, par exemple pour les personnes âgées non imposables : elles ont la gratuité annuelle sur le réseau de bus, ça représente près de 4 000 personnes. C'est presque autant que les abonnés annuels jeunes, parce qu'effectivement il y a les gratuits, ça ne veut pas dire qu'ils l'utilisent : c'est gratuit, ils le prennent. Ils ont une mobilité qui doit être de 20 je crois, de 20 par mois. Donc c'est très faible. Je crois que c'est encore moins que ça, ça doit être aux alentours de 10-13, parce qu'effectivement ils le prennent, ça ne coûte rien donc ils l'ont voilà. Et ça, ça peut vous modifier l'aspect de la clientèle. Là où on peut avoir le vrai reflet de la clientèle, c'est par rapport aux déplacements... les déplacements effectivement réalisés, les validations... l'ennui c'est que nous on est en billetterie papier, donc on ne sait pas, on n'en sait rien... c'est la grande inconnue. Donc ce n'est pas forcément très représentatif de se baser sur la gamme tarifaire pour définir notre clientèle. Par rapport aux salariés, donc les 26-59 ans, c'est effectivement la cible la plus difficile à conquérir. On va dire que eux, ce qui apparaît c'est le prix normal, c'est pour les autres que le prix n'est pas normal. D'où aussi la politique de la SNCF de dire « il y a un prix normal, mais personne ne le paye », c'est un argument, c'est commercial, mais c'est understandable, commercialement c'est quand même pas mal. C'est à dire qu'un 26-59 ans dans la gamme tarifaire de la SNCF, il arrivera toujours à rentrer dans une catégorie « découverte » qui fait qu'il ne paiera jamais plein pot. Du coup, tout le monde est content, tout le monde a l'impression d'y gagner. Bon, nous on n'en est pas là pour le moment.

Je pense que justement, ça doit-être un des blocages. Dans la gamme tarifaire, le 26-59 ans ils se dit « moi, je paie deux fois plus que les autres ». Il ne se dit pas que les autres ont – 50 %, il se dit « moi, on me fait casquer, et bien non, j'ai une voiture »

A côté de ça, on a une autre botte secrète, que sont les PDE (Plan de Déplacement d'Entreprise).

Je vais à écomobilité cette après-midi.

D'accord. Vous voyez Gilles Boisvert ?

Je ne sais pas, si je vais le voir. Je vais voir Claire Labelle et elle me disait « ce serait bien que vous voyez Gilles Boisvert »

Claire, sur les PDES...C'est dommage, sinon vous auriez du voir Béatrice Quincait (??) à CM. Qui fait partie de l'équipe d'Isabelle et qui suit la Vélostation, écomobilité, etc... Elle a pour but d'assurer le développement des services à la mobilité, dont les PDE. Je pense qu'elle aurait été mieux placée que Gilles, qui va être toujours très positif vous allez voir.

J'avais la volonté de voir un peu côté agglomération, côté exploitant et côté asso
c'est bien aussi

Et je voulais voir un représentant des usagers : M. Favres et que je ne pourrai pas voir finalement.

Il m'a appelé ! Il m'a dit: « Autopatch, vous êtes mieux placé que moi ». Je lui ai dit M.Fouillé, je le vois donc ça suffit, il n'y a pas de souci...

Donc les PDE (plan de déplacement d'entreprise), qui font qu'effectivement la personne ne paiera pas le prix.

Et la remise c'est quoi ?

Alors la remise, elle est variable. C'est-à-dire qu'il y a une participation de l'entreprise et une participation de notre part. Nous on participe au même niveau que l'entreprise. Nous on plafonne à 25 %. L'entreprise participe à 10, on participe à 10, reste 80 % à la charge de l'employé. Ils participent à 25, on participe à 25, il reste 50 % à la charge de l'employé. Ils participent à 50, nous on reste à 25 il reste 25 à la charge du salarié. C'est comme ça que ça fonctionne. Dans la pratique, c'est majoritairement prix en charge à 25 % donc la prise en charge pour les personnes est en général de 50 %. La Ville de Chambéry prend 100 % à sa charge, enfin 75 % à sa charge, nous 25 %, c'est gratuit pour eux : c'est là où ça marche le mieux. C'est là où on en a le plus, on doit avoir 200-250, ouais 260 à peu près de la Ville de Chambéry. Mais pour pouvoir avoir ces prix, il faut que ce soit l'employeur qui gage, c'est pas individuellement et à Chambéry, la particularité c'est que pour pouvoir bénéficier de ces prix ... sachant que le PDE, le motif principal pour la plupart des sites, c'est d'avoir la réduction sur le bus. Ça CM l'a bien compris, mais ils ne veulent pas que ce soit qu'une réduction sur le bus automatique, ils veulent que ça s'inscrive dans un plan d'action global qui vise à faire en sorte que les gens se déplacent autrement qu'en utilisant leur voiture.

Comme partout : ils doivent diminuer leur offre de parking, faire des garages à vélo...

Oui, réduire les parkings, favoriser les vélos, le covoiturage, mettre en place un point d'information statique dans l'entreprise, qu'il y ait un référent PDE, nous ce référent on l'a, il est enbadé (??), on a toutes les informations réseau on lui transmet, il les rediffuse, etc. ça part d'un... Voilà, c'est un bon concept. C'est un bon concept pour les entreprises qui sont structurées, d'une certaine taille. Pour les plus petites, c'est plus difficile. Il y a une convention qui est signée, tri- ou quadripartite : entreprise-nous(STAC)-CM-écomobilité. Il y a une enquête qui doit être faite, on doit faire un point zéro, diagnostic, bilan à faire, etc. ça peut être lourd quoi, sachant que les TPE sont quand même sont ... représentent à hauteur de 90 % du paysage économique, aujourd'hui ce n'est pas adapté. Donc il y a une réflexion en cours pour essayer de mettre en place une méthode pour toucher les petites entreprises.

Moi, j'ai toujours pensé que faudrait peut-être fonctionné par « carré territorial »...

C'est aussi une possibilité

Par zone.

Une zone industrielle par exemple, voilà. Là il y a une étude qui va être lancée sur le parc d'activité de « Pissy » qui est la plus grosse zone industrielle de l'agglomération. On essaie d'imaginer quelque chose de global.

C'est surtout au niveau du covoiturage que ça paraît plus pertinent...

Tout à fait... Aussi, on a un bon exemple c'est Technolac. C'est à la fois un pôle universitaire (enfin pas qu'universitaire parce que vous avez aussi Sup de Co, il y a un truc d'ingénieur aussi il me semble) et puis plein d'entreprises plutôt de nouvelles technologies, mais assez portées sur l'environnement : il y a l'institut national de l'énergie solaire, qui est là. Il y a Et eux, ils sont vraiment dans cette philosophie. Ils sont en train de développer leur PIED, ça s'appelle un PIED : le Plan Inter-Entreprise des Déplacements ou un truc comme ça : ils ont déjà fait des expérimentations en covoiturage, là ils veulent lancer une opération d'autopartage, effectivement parce qu'ils sont ensemble et ils sont nombreux. Ils ont monté un site de covoiturage, bon depuis ils se sont greffés à celui de CM qu'on gère ici avec notre centrale de mobilité. Voilà, ils font ce genre d'actions, mais effectivement, sur leur périmètre

hein. Quand ils font du covoiturage, il y a une petite pancarte Technolac quand quelqu'un passe tout de suite il le prend. Il a plus confiance qu'à quelqu'un qui va travailler ailleurs et qu'il ne connaît pas. Bon, il ne le connaît pas non-plus, mais ça le rassure de savoir qu'il travaille sur le même site que lui. Ça marche beaucoup mieux ça, ça marche pas mal.

Bon, eh bien là je suis un peu désolé parce qu'on ne connaît pas bien notre clientèle

(on frappe, la secrétaire lui apporte les photocopies qu'il a demandé)

Enfin c'est normal. Moi je bosse sur la billettique, parce qu'à Rennes ça fait un an et demi qu'ils l'ont mis en place et qu'ils étaient bien content de trouver quelqu'un... Parce que finalement il y avait des rapports et des chiffres qui tombaient mais en interne dans l'agglomération, il n'y avait personne pour vraiment les analyser.

A Rennes, je connais quelqu'un : Aurélien « Bro », ça ne vous dit rien ? Il était au marketing, mais je ne sais pas s'il y est toujours.

Non

Je sais qu'il avait travaillé sur le réseau de nuit. Il y a un réseau de nuit qui a été mis en place avec les jeunes etc. ? Je sais qu'il avait bossé dessus

Moi je suis arrivé assez tardivement et ça bouge beaucoup.

Je l'avais eu en stage quand j'étais à Bordeaux

Donc vous avez bossé aussi au réseau de Bordeaux?

Oui.

D'ailleurs, c'est une question que j'ai posé à Isabelle Tissier : votre parcours avant d'être arrivé ici. Donc formation et parcours professionnel.

Formation, j'ai une maîtrise de Science Eco, orienté entreprise donc marketing, économie d'entreprise, comptabilité, finance, etc. Après j'ai fait un DESS en transports à Lyon à TPE (Ecole des Travaux Publics de l'Etat), c'est aussi la 3e année du cycle d'ingénieur TPE, pour ceux qui le souhaitent, et puis après j'ai bossé presque 5 ans à Bordeaux comme chargé d'études : études tarifaires, offre, etc. enfin un peu de tout. C'était dans le cadre des postes pépinières de , à l'époque c'était CGEA, ça s'appelait pas Connex ou Véolia. Donc je touchais un peu à tout en fait, un peu de communication et puis tout ça , et puis après j'ai voulu partir parce que je commence à en avoir un peu...j'en avait fait un peu le tour. Les études c'est bien, mais à un moment ... surtout quand ça ne se concrétise pas... Et puis en 2001, Véolia a eu un poste ici, j'ai candidaté et puis voilà, je suis arrivé. Je suis ici depuis 2001. Donc ça fait dix ans que je bosse et que je suis dans le transport. L'avantage dans un grand réseau, c'est qu'on voit tout ce qui peut se faire en terme d'études, parce que j'ai fait de la modélisation aussi, on travaillait sur le tramway à l'époque, sur la modélisation du réseau de tramway avec la restructuration du réseau de bus autour. Voir tout ce qu'il est possible de faire : enquête temps de parcours, avec des outils divers et variés, des enquêtes quali, des réunions clients animés par des sociologues etc. ça permet de voir toute la palette de ce qui est possible

Des moyens.

Les moyens : quand je suis arrivé ici, ça a été : « pfff, il n'y a plus beaucoup de moyens ! » mais bon, c'est pas grave, ça permet de voir ce qu'on peut faire et puis dans le nouveau contrat il faudra qu'on réajuste le budget et on fera plus de choses que ce qu'on faisait avant.

J'ai remarqué qu'il y a quand même beaucoup de mobilité à l'intérieur des groupes : d'un réseau à l'autre. Et là, vous comptez rester longtemps à Chambéry ou ?

Moi je me sens bien, donc je n'ai pas envie de partir pour le moment. Après ça dépend des politiques des groupes aussi... Je sais que moi à Bordeaux la responsable du service... elle y est toujours. Ça fait 10 ans que je bosse et elle était déjà là depuis plusieurs années. Après dans certains réseaux, on a du mal à bouger... on peut avoir du mal à bouger. Les petits réseaux, c'est... On ne se qualifie pas comme étant un petit réseau, hein !... ça va être plus dur, les gens vont ramer parce qu'il n'y a pas beaucoup de moyens, etc. Ils vont plus avoir tendance à partir.

Dès lors qu'il y a une situation qui est établie et puis qu'il y a des projets surtout, parce qu'ici ça n'arrête pas... on ne se lasse pas...

On suit le projet évoluer

Oui, on voit évoluer, on voit les chiffres qui vont vers le haut, c'est génial quoi ? Un truc comme ça, c'est bon pas de souci. Le but ce n'est pas de se sauver quand ça ne va pas, mais... Il y a ça, mais après il y a la politique du groupe aussi. Il y en a certains, tu peux demander et hop ! Mais ailleurs, c'est sans te demander ton avis, ça aussi, ça peut arriver.

Oui, ça bouge. Enfin, ça dépend parce que moi je vois, le réseau de Bordeaux, si j'y vais je pense qu'il y a 100 % des personnes avec qui je travaillais y sont toujours. **[passage incompréhensible]** Après il y aussi des aspects plus personnels, de qualité de vie, etc. ça dépend. Après quand vous êtes installé, que vous avez une famille, l'école, tout ce qui est travail etc. c'est forcément plus difficile de bouger. Au bout d'un moment je pense que voilà : c'est plus difficile de bouger. Quand on est jeune, oui. Moi je suis originaire de Reims. Donc Reims, études à Lyon, après service militaire à l'époque, puis après Bordeaux. Moi je voulais aller loin et partir. Enfin, loin : tout est relatif. J'ai choisi les plus belles régions : Bordelais, Savoie...Le Midi ça ne m'intéressait pas.

D'ailleurs ça me fait penser que j'ai rencontré quelqu'un de Reims, il n'y a pas très longtemps et ils vont avoir un tramway bientôt.

C'est vrai. Aujourd'hui c'est Kéolis. Ils ont perdu le marché, c'est Transdev qui va reprendre. Ils les ont là (il indique sa gorge).

C'est marrant cette petite guerre entre groupes

ah oui, mais ça peut être saignant parfois. Là, nous on avait le réseau d'Aix-les-Bains à côté, on l'a perdu... c'est Kéolis qui l'a gagné.

Ça fait vraiment guerre commerciale : « on a perdu une place »

« Il faut qu'on en gagne une ailleurs ». Mais c'est ça ! Après chacun a aussi des armes qui lui appartiennent. Transdev derrière il y a la Caisse des Dépôts, donc le contrat de Reims, c'est un contrat particulier : le tramway est financé en quasi-totalité par le privée. Transdev est dans la Caisse des Dépôts derrière, c'est sûr que ça aide dans le financement du projet... du coup, ils ont remporté. Après Kéolis, derrière ils ont la SNCF. Quand vous avez derrière des réseaux, enfin des agglos qui sont sensibles à la soi-disant complémentarité entre les deux réseaux, c'est quelque chose qui peut apporter. Et puis l'assise financière n'est pas la même, ça reste quand même... enfin, c'est privé, mais c'est pas privé faut pas se leurrer. Véolia est le seul groupe qui est vraiment privé, donc il y a des choses qu'on ne peut pas se permettre quand même. D'ailleurs c'est inquiétant, vraiment inquiétant pour nous... mais du coup, ça peut même être inquiétant en France, parce qu'au bout d'un moment, si la concurrence se réduit à deux opérateurs, il y a moins de concurrence.

Un duopole

Un duopole et puis des ententes facilitées.

« Tu prends celui-là, je prends celui-là »

Voilà. Enfin, ça, ça s'est produit hein

C'est évident. Surtout que, si j'ai bien compris, ça coûte très cher de monter un dossier pour remporter une DSP

C'est énorme

Donc si on peut se mettre d'accord sur je te laisse celui-là et tu me laisses l'autre

Oui, certainement que ça se produit. Mais au bout d'un moment, nous on a piqué Valence à Kéolis, on a piqué Roannes, ça commence à faire beaucoup pour eux. Donc là, ils ont mis le paquet sur Aix-les-Bains et là on ne pouvait pas lutter. Enfin, qu'est-ce qu'on peut faire? Après c'est aussi stratégique : ça fait une implantation là, et puis après, ils vont se positionner ici. A Lyon, quand il y a eu l'appel d'offre de Lyon, c'était Transdev qui était en tête et puis

boum-bada-boum Kéolis ils ont enlevé je ne sais pas combien et puis ils sont passés. Là ils ont l'appui de structures qui sont énormes.

Mais le réseau de Lyon, ils l'avaient déjà ou alors c'était ?

Ils l'avaient déjà

Mais Transdev proposait mieux

Oui, c'était mal parti et puis hop! Ils ont sorti leur dernière carte : moins je ne sais plus combien et hop . C'était dans la presse, ce n'est un secret pour personne. Après ils y a des politiques qui ont leur rôle derrière...

Mais on s'éloigne du sujet, je ne sais plus comment je pourrais relancer notre entretien.

Parce qu'il y a des points qui m'intéressaient plus que d'autres.

Ah si ! Tout à l'heure, on parlait des PDE et effectivement en terme de conquête de clients, c'est une population qui n'est pas facile à atteindre, les habitudes ont été prises avec sa voiture. C'est des gens pour qui le bus c'est quelque chose, ce n'est même pas une alternative, parce qu'il ne pense même plus, ça fait partie du paysage mais ils ne le voient pas. C'est pour ça que les démarches qui sont entamées en terme de conquête des salariés... c'est là que notre potentiel de croissance est le plus fort. Les scolaires ont les as, les captifs ont les as, ceux qu'il faut aller chercher effectivement c'est les pendulaires. Je ne sais plus quel est le pourcentage, mais il y a un pourcentage élevé de personnes qui font 3 kilomètres aller et 3 kilomètres retour. Et là nous on est performant, le vélo est performant, il y a des solutions. Donc pour pouvoir arriver à les toucher, il faut aller dans les entreprises. C'est vrai que les démarches PDE nous aident vraiment à aller vers les entreprises, à favoriser les essais. « Les points d'info transports », c'est nous qui avons proposé dans l'appel d'offre de faire ce genre de chose dans les entreprises et même ailleurs parce que c'est un moyen de rentrer et puis de faire en sorte que les gens repensent aux autres modes et qu'on leur montre qu'il y a des solutions alternatives et les bénéfiques qu'ils peuvent en tirer. Alors on va en parler : c'est financier, c'est le stress, c'est quoi ? C'est malgré tout l'environnement parce qu'on peut pas l'enlever, on ne peut pas oter cet environnement, parce qu'il y a des gens qui y sont tout de même sensibles. Les gens vont l'être de plus en plus. D'autant plus ici, parce qu'on peut voir l'impact que peut avoir le réchauffement climatique à travers les activités hivernales. Les gens sont quand même concernés, parce qu'il y en a beaucoup qui ont deux activités : une activité saisonnière et une activité hors saison. Pour la région, ici en Savoie, ça va avoir un impact fort. On a beaucoup de stations de moyenne montagne, ici à proximité à une demi-heure, c'est quand même catastrophique. Donc c'est ça les plans de mobilité, ici ça peut fonctionner, je ne dis pas qu'ailleurs c'est le cas. Je ne suis pas persuadé que dans le Nord par exemple parce que c'est plus industrialisé, qu'il y ait ce sentiment. Ici c'est important... en termes d'économie, c'est un enjeu fort. Donc ça, ça peut être mis en avant. Et quand on leur montre ça, ça les fait réfléchir. Ecomobilité, ils ont monté un petit logiciel pratique, qui permet de calculer le coût du déplacement. « Combien ça vous coûte tous les jours (sur la base de ce qu'a fait l'ADEME) de faire vos 6 km aller-retour par jour ? Ça vous coûte tant. Et à côté de ça, on met en balance le coût d'un abonnement annuel PDE ou normal, et si quelqu'un vient de l'extérieur l'abonnement train. Ça, ça les fait vraiment réfléchir.

C'est clair. C'est pour ça que je parlais aussi en renversant la chose, parce que les PDE marchent comme ça : est-ce qu'en mettant des rabais pour les 25-60 ans, on ne peut pas les tirer plus facilement vers les transports en commun ?

Franchement, je n'en suis pas persuadé.

On peut mettre en évidence le surcoût de l'automobile, mais on peut aussi mettre en valeur le ...

Je ne sais pas, je ne suis pas persuadé moi, je ne pense pas. Je pense que si on allait dans les entreprises sans proposer de réduction mais juste en mettant en avant les apports que ça peut générer. Moi je pense que ça marcherait aussi bien. Je pense que ça marcherait. C'est pas...

Bon après, c'est l'argument... c'est un argument intéressant pour dire qu'effectivement vous vous engagez, en contre partie nous ont vous fait une remise. C'est un argument qui effectivement peut être intéressant. Pour l'entreprise aussi, socialement, à travers le dialogue social, c'est un élément important pour elles. « Regardez, moi mes salariés, je vous offre ceci » Sachant qu'en général... Non, ce n'est pas en général, ça peut arriver que ce ne soit que du transfert de budget. C'est à dire que ça ne coûte pas plus cher à l'entreprise. Elle payait du parking, c'était le cas de la Ville de Chambéry. Elle paie du parking, elle revoit complètement les modalités d'attribution du parking, ce qui fait qu'au lieu d'en payer 400, elle n'en paie plus que 200 et le delta sert à financer les abonnements . Il y a ça aussi. Il y en a certains, c'est la prime transport. C'est aussi du report et ça ne coûte pas plus cher à l'entreprise. Mais l'aspect coût, il faut vraiment le comparer... La comparaison elle est faite rapport à leur coût de déplacement à eux, pas par rapport au prix de l'abonnement d'autres catégories qui sont à côté. Si on dit ça, mais ça nous même on le dit à Chambéry Métropole : « Pourquoi les Tango annuel non-imposable sont gratuits ? ». Vous avez des étudiants, qui ont encore moins de revenus qu'eux et qui paient, c'est complètement illogique. Cette comparaison les étudiants ne l'a font pas. Nous, on l'a fait pour eux, pour essayer de rééquilibrer notre gamme. Mais non, ça ne fonctionne pas comme ça. Ensuite, l'argument prix, c'est vrai que dans le cadre d'une convention PDE, vu que ça se fait aussi partout et on n'est pas novateur là-dedans (à Lyon, à Grenoble, ça s'est fait comme-ça partout avant) et on marche aussi dans cette philosophie. Quand on parle de PDE, il y a forcément aussi réduction sur le prix de l'abonnement. Après ça va aussi dépendre des agglomérations, Vous avez des agglomérations où l'abonnement annuel est à plus de 400 € ce sont des coûts qui sont énormes. Le prix d'une carte orange à plein tarif, si vous êtes en Xième zone, effectivement ... c'est plus de 1000 € je crois. Là par-contre, la réduction tarifaire effectivement c'est important. Ça dépend quel est le prix de base, nous c'est 250 € actuellement. Bon, ça commence à avancer. Plus le prix va monter, et plus la réduction sera importante en terme de point de contact et d'arriver à faire écouter la personne. Ça c'est un point important.

Tout l'enjeu, c'est de séduire cette catégorie de client...

exactement

...qui est plus exigeante que les autres...

tout à fait

...et c'est pour ça que je posais la question, parce que quand on regarde les gammes tarifaires (ce n'est pas Chambéry, c'est partout) finalement, les captifs, ceux qui viendraient dans tous les cas, à n'importe quel prix, on les attire avec des prix intéressants et ceux qui sont les plus durs à intéresser, on leur met un prix moins intéressant donc je pense qu'il n'y a que dans le transport que ça existe. Ailleurs, on aurait tendance à accorder des réductions à ceux qui n'achèteraient pas autrement.

Après nous on fait des réductions mais on reviendra sur les points d'information transports par que c'est un élément extrêmement important de notre conquête des clients enfin quand je dis clients : je pense clients bus, clients vélo, etc. On fait aussi des réductions, des réductions famille. Ce n'est pas la réduction « famille nombreuse » comme on l'entend et où il faut au moins trois enfants. Là c'est la réduction « à partir de trois abonnements achetés que ce soit du mensuel ou de l'annuel, il y a une réduction. C'est à dire qu'un couple avec un enfant est bénéficiaire et plus il prend, plus il a une réduction ... à partir de 5, il a un abonnement gratuit. Ça c'est aussi quelque chose que l'on met en avant et on en fait beaucoup. Bon, ça profite à ceux qui ont trois enfants, à ce moment là ce n'est que pour les trois enfants, mais on s'aperçoit qu'il y a aussi pas mal d'adultes qui font ça, donc ils en bénéficient, donc ça reste toujours intéressant. Dans nos abonnements annuels Tempo ça s'appelle, avant la mise en place des PDE on en faisait 190 à peu près on avait 190 abonnés annuels Tempo : ce qui est ridicule. Aujourd'hui, on en a 600 il me semble.

Donc la mise en place des PDE a fait triplé ?

Je ne dis pas que c'est qu'en lien avec les PDE. Les PDE ça doit représenter plus de la moitié des 600 (il quitte son bureau un instant) Donc on en a 721 Tempo annuels et 371 PDE

Qui sont inclus?

Oui, ils sont inclus. 51 % ça fait ... Vous voyez qu'il n'y a pas eu que les PDE qui ont fait que ça a évolué. Il y a le réseau qui a évalué. Le réseau est plus performant par rapport aux salariés. On a cassé ... on a essayé de réduire les différences entre les périodes vacances et scolaires, ça c'est important. On a encore beaucoup d'efforts à faire là-dessus, on y travaille, on a fait un projet qu'on a proposé à CM dans ce sens, pour avoir encore une meilleure ... pour les vacances. Il y a des lignes qui ont des niveaux d'offre qui sont constants toute l'année parce qu'ils desservent une zone d'activités. Ça, ça a un impact important. La qualité a également un impact important. On a également simplifié le réseau. On a restructuré le réseau en septembre 2005, une restructuration lourde avec des diamétrales qui ont été coupées en deux qui ont été remariées avec d'autres branches, donc des changements de numéro, des changements de positionnement au niveau de notre centre d'échange. On a eu zéro réclamation, zéro réclamation alors que quand on change de numéro on sait bien ...

oui, celui qui avait l'arrêt devant chez lui et qui était content...

Bon on a fait une campagne de com' en amont, etc. ça a été bien préparé mais... On a simplifié, on a supprimé les lignes à antenne, on a essayé de supprimer les vias, le même itinéraire à l'aller qu'au retour. Tout ça, ça participe à créer un réseau plus facile, plus accessible, compétitif, lisible et efficace. Ça c'est un point aussi qui est important. Si vous avez un réseau qui est hyper compliqué, vous allez avoir du mal à faire du changement modal, vous savez que ça va être difficile. Surtout si on laisse la personne se débrouiller toute seule. Donc effectivement on distribue le guide dans la boîte aux lettres. D'accord, donc il est informé. Après, comment ça se passe ?

D'ailleurs dans les arrêts, c'est la première fois que je voyais ça. Je ne sais pas si c'est une idée d'ici ou si ça a été repris sur d'autres réseaux...

Qu'est-ce que vous avez vu ?

Les petites flèches qui expliquent comment lire le tableau des horaires

Non c'est Lusignan (???)

C'est vrai que ce n'est pas bête.

Parce que ce n'est pas évident. Ce n'est pas intuitif, surtout par rapport aux nouveaux clients. Pourquoi il y a ça ? Parce que les horaires de passage aux arrêts ont été mis en place l'année dernière, donc c'était une nouveauté, néanmoins j'ai souhaité qu'on les maintienne parce que comme on a une logique de conquête de nouveaux clients, il y en a qui découvre et qui ne savent pas forcément comment ça on lit.

Et puis si on adresse aux nouveaux, ça marche aussi pour les anciens

Enfin, je reviendrais sur les actions qu'on mène par rapport aux nouveaux arrivants et comment on les accompagne. Ça c'est aussi un élément important. Parce que c'est bien beau de les sensibiliser, mais après si ils sont sensibilisés mais qu'on ne les accompagne pas ... voilà, on aura tout faux.

Je reviens au point d'info transports. Ça marche bien. Il faut vraiment aller au plus près des gens, c'est important. Si on reste à l'extérieur, on l'a expérimenté à la rentrée dernière dans le cadre de la semaine de la mobilité, on avait fait un point d'info transport dans la zone d'activité mais à l'extérieur des entreprises, on a fait un flop... Il faut vraiment y aller, il faut déjà que l'entreprise soit plus ou moins convaincue et sensibilisée. Les points d'info transports on peut les faire soit en amont d'une démarche PDE, la personne elle est sensibilisée, elle sait ce que c'est, elle est d'accord pour faire un PIT et voir un peu quelle est la réaction des salariés. Ou alors, il y en a certains qui veulent déjà s'engager et une fois que c'est signé on fait le PIT. Bon, il y a les deux possibilités.

Et nous ce qu'on fait, c'est qu'on fait des offres d'essai, c'est-à-dire que la personne qui potentiellement suivant ses modes de déplacement peut basculer sur du bus, parce qu'effectivement ses horaires sont compatibles, la ligne existe, etc. On lui fait une offre d'essai d'un mois du réseau. Il y a peut de réseaux qui font cet effort d'offrir comme ça des mois d'abonnement. Ça paraît énorme, du point de vue financier ça a un impact important... mais l'impact il n'existe pas en fait, puisque c'est quelqu'un qu'on n'avait pas. Il y a des profiteurs... Ceux qui utilisent les tickets, ils vont essayer l'abonnement... on a une base de données clientèle, mais les tickets, on ne les pas, on ne les connaît pas ... c'est tout, c'est pas grave. On considère que ça fait partie de notre politique commerciale aussi de conquête de nouveaux clients. On n'a rien sans rien.

Donc on explique à la personne comment ça va se dérouler, comment elle va faire et lui renvoie son abonnement mensuel et trois semaines après le début de l'essai, on la rappelle pour faire le bilan avec elle et voir comment elle a vécu son expérience.

Du coup, ça vous fait des données que vous conservez ?

Oui, j'ai des données 2006

Est-il possible d'en obtenir des résultats?

Là j'ai des données 2006, où on avait démarré les PIT, mais sans forcément avoir proposé la gratuité partout. En 2006, on a distribué 87 coupons mensuels dans ce cadre et sur ces 87 il y en avait 73 % qui étaient des non-utilisateurs du bus. Quand on a fait l'interview trois semaines après, donc c'est une interview de court terme, afin de faire un bilan d'expérience : il y a 27 % déclarent avoir l'intention d'utiliser régulièrement le réseau de bus, 53 % de l'utiliser occasionnellement et 20 % de ne pas utiliser le bus.

Bon, ce serait intéressant maintenant de refaire la même étude pour voir comment ils l'ont transformé. On a des fichiers si ça vous intéresse, nous ça peut nous intéresser, si jamais vous pouvez mobiliser quelqu'un, on sait jamais, pour vous aider, c'est quelque chose qu'on peut faire. Je pense que ça peut vous intéresser ça.

Je pense aussi et pour moi, ce serait un des moyens d'évaluer la pertinence d'Autopatch.
Exactement.

Parce que si j'ai bien compris...

Autopatch aussi on a un fichier par rapport aux gens qui ont essayé la semaine. On a un fichier.

ça ça m'intéresserait beaucoup

a ce moment là faudra vous faire passer pour quelqu'un du STAC

oui, mais comment ?

En vous présentant comme quelqu'un du STAC. Parce qu'au niveau des données...

Oui je pense bien, CNIL

On peut caler ça.

Ou alors juste des grands chiffres, je ne sais pas ce qui peut en sortir et ce qui doit rester en interne.

Ça, c'est des chiffres, il n'y a pas de souci. C'est après, si vous comptez sonder les personnes.

D'accord

C'est de ça que je vous parle. Pour les chiffres, il n'y a pas de souci. Il n'y a pas de problème.

Je suis preneur et après, moi je veux faire ça à distance, donc par téléphone...

Oui, mais c'est ça. Nous c'est par téléphone. Avec la centrale de mobilité on rappelle, mais au bout d'un moment...

Moi, je suis complètement preneur, je veux bien leur téléphoner en leur disant que je suis du STAC

ça c'est vraiment intéressant pour voir plusieurs mois après est-ce qu'ils ont poursuivi ou pas. Il y en a certainement beaucoup qui ont basculé ensuite en PDE, en abonnement annuel PDE. Ça permettra d'avoir du quantitatif, on en a déjà parce qu'on a un fichier qui est quand même

bien foutu. A ce moment là on vous transmettra, et vous aurez tous les éléments de la personne, vous connaîtrez ces types de déplacements et tout.

Génial.

Là dessus il n'y a pas de problème et nous ça nous intéresse aussi. C'est gagnant-gagnant.

Par rapport à la méthode pour évaluer Autopatch, à un moment je me demandais : « comment je vais faire ? Je vais aller voir les usagers, leur demander qu'est-ce que vous en pensez ?

On a un fichier, une base... c'est bon.

C'est mille fois mieux.

On a une base... comme ça, on y gagne tous les deux.

Donc ça c'est l'offre d'essai du bus et du coup il y a le même chose qui a été mis en place pour le vélo. Offre d'essai vélo.

Pour la vélostation ?

Oui, mais il y en a très peu, ils n'en font pas beaucoup, ils en font peu... Mais voilà, ça marche super bien.

Et les gens à qui vous le proposez ?

C'est les salariés de l'entreprise dans laquelle on fait le PIT

D'accord. Parce qu'à Rennes je sais que c'est proposé aux nouveaux habitants. Vous avez peut-être ça aussi.

On fait ça aussi. Mais certainement de manière différente. Eux ils font ça à l'occasion d'invitation dans les mairies ou pas ?

Ça doit être de cet ordre là... c'est comme-ça qu'on les recense.

Nous on ne travaille pas comme ça. Travailler comme ça, c'est facile, vous n'avez rien à faire : tout le monde est là, et encore tout le monde ... ceux qui veulent bien venir. Mais c'est trop tard, parce que souvent il y en a une ou deux par an : les gens ont eu le temps de prendre leurs habitudes de déplacement, alors que c'est un moment qui est clé, qui est phare pour nous en terme de conquête de nouveaux clients parce que c'est le moment où les gens vont être obligés de revoir leurs habitudes de déplacement et pour tous les membres du foyer. Ce qu'on fait nous, c'est qu'on envoie tous les mois un mailing, un courrier la base, c'est le fichier qui s'appelle « nouveaux voisins » de la société médiaposte, c'est en fait toutes les personnes qui s'inscrivent au suivi de courrier. Alors, selon La Poste il y a 85 % des gens qui déménagent qui souscrivent à ce service.

Donc c'est un service de la Poste ?

Oui, mais c'est payant bien sûr. Ça a un coût. Nous ça nous coûte ... l'année dernière ça nous a coûté mille euros pour 3 000 adresses. Du coup, c'est toutes les personnes qui déménagent en intra- et ceux qui viennent de l'extérieur pour l'intérieur. D'accord. Nous on ne dissocie pas, les deux nous intéressent. Quelqu'un qui vient d'une commune du Nord qui va dans une commune du Sud, c'est la même chose, les problématiques de déplacement sont les mêmes. Donc tous les mois, on envoie un courrier à ces personnes, un mailing, où on fait un peu l'apologie du réseau et puis on propose à tous les membres du foyer un mois d'essai du réseau de bus. Pour pouvoir avoir cet offre d'essai, deux moyens : soit ils nous renvoient le petit coupon qui est sur le courrier (on leur demande le nombre de personnes qui composent le foyer, à quel heure on peut les rappeler sans les déranger, il y a forcément un contact téléphonique.

Où alors la personne nous appelle directement à Allostac et à ce moment là, on passe toutes les personnes du foyer à la moulinette en matière de déplacement. C'est tous les mois ça.

Où ils travaillent, si on peut trouver un autre mode de déplacement que seul dans la voiture. Donc on ne propose pas que le bus, on propose également le vélo ou le train, parce qu'on est capable de renseigner sur le train, sur l'autocar, etc.

Et ça, c'est le STAC qui fait le boulot ou écomobilité?

Non, ça c'est nous.

J'ai des chiffres à vous donner. C'est des chiffres de 2006 : entre juillet et novembre 2006 on a envoyé 1 800 mailings. Sur ces 1800 mailings, on a eu 180 demandes d'essai. Alors, ce n'est pas un taux de retour de 10 % parce que pour une famille on peut avoir plusieurs demandes d'essai. Le taux de retour est de 7,8 % par adresse. Sachant qu'un mailing courant, c'est au mieux 2 %. Au mieux, dans l'idéal. Sur ces 180 personnes vous avez 76 % de non-utilisatrices du bus. Vous allez voir, dans tous les chiffres que je vais vous donner, on est toujours dans la même proportion, des 25-50-25 : 25 de réguliers, 50 % occasionnels et 25 % de non-utilisateurs. Vous allez voir qu'on tombe toujours plus ou moins là-dessus. A l'issu de l'été, là encore on rappelle. Parce que pour toutes les actions qu'on mène, on fait une évaluation, on fait toujours un suivi. A l'issu de l'été, après contact vous en avez 25 % qui ont déclaré avoir l'intention de souscrire un abonnement, donc utiliser régulièrement, 62 % d'utiliser le bus occasionnellement et 12 % de ne pas utiliser le bus. Donc là on voit que la part de non-utilisation est plus faible que les 20 % qu'on avait avec les PIT.

Là, c'est des intentions. Est-ce que vous mettez ça en parallèle avec vos données clients ?

Après, on a un problème de temps... Effectivement, la démarche a mon sens on ne va pas jusqu'au bout. On a un fichier, mais on se contente de ceux qui se manifestent, alors qu'on pourrait refaire une recherche des numéros de téléphone et faire des appels sortants, mais on est pas structuré pour faire ça. On attend que les gens viennent à nous et ça nous occupe déjà pas mal. A la centrale de mobilité, on n'est pas non plus très nombreux. Il y a deux personnes pour assurer l'amplitude, mais sachant que c'est plus particulièrement une personne, parce qu'en fait la centrale de mobilité, elle est cogérée : Ecomobilité et nous STAC. Ecomobilité a mis une personne à disposition et nous on en a deux : le responsable plus une téléconseillère STAC et étant donné que c'est nous qui avons monté l'opération, c'est plutôt elle qui s'en occupe ... même si on amène des gens vers le vélo, vers le covoiturage, etc. C'est un problème de structure, on a eu des problèmes d'organisation : quelqu'un... enfin bon, une personne d'Ecomobilité est absente depuis longtemps donc il y a une nouvelle qui est arrivée : il faut la former, c'est long... Mais bon, à terme les deux seront capables de faire les deux opérations. Et puis ensuite, la difficulté c'est de réussir à contacter les gens. C'est essentiellement le soir et c'est pas simple. Ça correspond souvent au moment où les gens ont le plus d'appelle. Forcément, ils ne sont plus au boulot. Donc c'est pas simple.

A mon avis, en tout cas, là-dessus on a encore un bon potentiel. A la limite, c'est même quelque chose que l'on pourrait sous-traiter, mais ça suppose de bien connaître les modes de déplacement sur l'agglomération. Donc on ne peut pas faire ça par n'importe qui. Néanmoins, c'est des choses qui donnent du résultat. Voilà, ça c'est pour les nouveaux arrivants.

Je parlais aussi d'accompagnement. En fait, vous allez avoir différentes catégories de personnes, moi je vais dire qu'il y en a ... (**il réfléchit**) aller deux. Vous allez avoir les personnes qui ont été sensibilisées, qui sont prêtes à franchir le pas, à qui on va donner des documents papier (les habituels guides, grille tarifaire, le plan) et qui vont être capables de se débrouiller avec ça. Et puis vous avez l'autre catégorie, qui elle voudrait bien, mais ne sait pas lire un plan, ne sait pas lire une fiche horaire distribuée, ou affichée au point d'arrêt, ne sait pas prendre le bus, etc. ça je l'ai vu rapidement suite à Autopach, parce que les questions qui étaient posées, c'était vraiment des questions de base et les gens ne veulent pas non plus faire l'effort de lire, de se renseigner, etc.

Donc on a expérimenté fin 2006, ce qu'on appelle les « ateliers découverte ». L'atelier découverte, c'est quoi ? C'est une session qui se déroule en trois heures avec une heure et demi en théorique en salle et une heure et demi sur le terrain. Ce sont des groupes de maximum cinq personnes pour favoriser l'interactivité, la discussion, la relation et à qui on va pendant la

partie théorique faire une présentation du STAC et puis avec les documents : comment on fait pour préparer son déplacement ? Comment on prend le bus ? Comment on lit une fiche horaire ? Comment on se repère sur un plan ?

Le mode d'emploi en pratique.

Le mode d'emploi en pratique. Et ensuite ... ça, ça se passe ici, on a une salle, on a une animatrice qui fait ça et puis après, en même temps on passe chacun à la moulinette selon ses besoins et puis ensuite on leur fait un exercice. « Voilà, on part du dépôt maintenant, on va aller à tel endroit, allez-y ! ». Donc on prend la ligne régulière qui est devant, ça permet de voir l'arrêt, comment on lit, etc. On va jusqu'au centre d'échange bus, on explique comment fonctionne le centre d'échange. C'est vrai qu'il y a beaucoup de bus, donc il faut pouvoir se repérer. On leur montre où se trouve l'agence commerciale, parce que c'est aussi un lieu d'information qui est important et puis on prend une navette de centre ville qui est un nouveau service que l'on a mis en place il y a deux ans et qui dessert beaucoup de générateurs...

Electrique ?

Non, même pas. C'est une navette qui tourne en permanence. Voilà et on a des retours qui sont fantastiques.

Et ça concerne beaucoup de monde ? Parce que ça doit être tout de même assez restreint comme population ?

Contrairement à ce que vous pensez. On a de tout. On a bien évidemment des personnes âgées. Pourquoi ? Parce qu'on est allé dans les associations de personnes âgées... quand on dit personnes âgées, c'est à partir de 60 ans. A soixante ans, on n'est pas âgé, on a du peps. Ils sont toniques et tout, ils ont énormément d'activités, donc ils ont beaucoup besoin de se déplacer. Vous avez des gens qui sont déjà utilisateurs du bus, mais qui ne connaissent que la ligne qui passe devant chez eux et les autres, ils ne connaissent pas, donc ils voudraient pouvoir utiliser d'autres lignes, du coup, ça leur permet de découvrir. Des personnes qui se débrouillaient mal, dans leur préparation des déplacements, qui avaient mal compris les choses, qui ont besoin d'être rassurées aussi. On a des nouveaux arrivants, que ce soit des gens qui viennent de l'extérieur ou d'ici. On a des anecdotes qui sont sympas, on a des familles complètes (cinq personnes, c'est deux parents et trois enfants), des jeunes aussi, des trentenaires qui venaient de Caen, Donc c'étaient des nouveaux arrivants, ils ont voulu avoir le mois d'essai et on leur a proposé de participer à l'atelier découverte (c'est systématiquement proposé que ce soit Autopatch, les PIT et les nouveaux arrivants, à l'agence commerciale, et dans les associations aussi).

Même dans un réseau de la taille de Caen, on n'a pas ça ! C'est vrai que ça n'existe pas. On a eu un papier sur le sujet dans Ville & Transports, on a eu une demi page il me semble.

Sandrine Garnier, la rédactrice en chef adjointe dit que ça n'existe pas en France, ça ne se fait pas. Mais il y a un réel intérêt à le faire.

On a des mamans qui viennent avec leur enfant qui va passer au collège et qui ont besoin de se rassurer pour savoir comment il va utiliser le bus. Sachant qu'il y a d'autres actions dans les écoles qui s'appellent Civibus, pour expliquer aux enfants comment prendre le bus.

On a de tout, on a des jeunes, des salariés, des anciens.

Et en termes de volume d'effectif ?

Je ne sais pas. Là, j'ai des éléments mais ... (il cherche dans ses papiers) Donc on a fait une campagne de com' aussi là-dessus et on l'a distribué à 55 000 boîtes aux lettres, on a imprimé un document spécifique (ce qui n'était pas prévu au départ). On l'a testé à l'occasion du salon de la retraite, la semaine bleue des personnes âgées. Et puis on a essayé, on a monté l'atelier découverte bus « *tout ce que vous avez toujours voulu savoir sur le bus sans jamais oser le demander* » Et on eu 20 inscrits. On a décomposé ça en groupe ... bon, on a un petit peu tâtonné au démarrage, on avait huit personnes, mais c'est trop huit. Et on a vu que ça fonctionnait super bien, que les gens étaient vraiment satisfaits. C'est surtout qu'on les a vu la

semaine d'après, dans les jours qui ont suivi, chercher des titres, des abonnements, etc. ça c'est vraiment concrétisé. Là aussi, il y a un suivi qui est fait, on a un fichier global et on rappelle les personnes quatre mois après pour savoir si ils poursuivent et où ils en sont. Et là, qu'est-ce qu'on avait fait ? Est-ce que j'ai des éléments chiffrés ?

Donc là encore, on personnalise : il y a un kit d'information, on leur met un petit sac avec un opinel parce que c'est typique du coin estampillé STAC. Il y a un encas, le matin c'est le petit déjeuner et l'après-midi c'est jus d'orange et petits gâteaux. Il y a aussi une offre de parrainage. C'est à dire que les gens qui ont participé, on les invite à parrainer quelqu'un d'autre et parrain et filleul ont une semaine de gratuité du réseau de bus. C'est rigolo : on voit la femme venir et la semaine d'après c'est le mari qui vient : ils ont chacun une semaine gratuite.

Il va chercher quelque chose dans un tiroir

C'est vrai qu'on en parle beaucoup. Dans l'étude de Kéolis, ils étaient à fond sur les illettrés, les gens qui on du mal à comprendre les plans

C'est sûr

C'est vrai que les plans sont tous fait sur le même modèle. Quand on sait en lire un, on sait tous les lire. Mais tout le monde n'a pas eu ce passage là.

Et puis il y en a qui ne veulent pas faire l'effort non plus. Ceux qu'on veut conquérir, il faut les faire sortir de leur fauteuil en cuir, en alcantara ou en velours ... et ce n'est pas simple. Ce n'est pas forcément ceux là qu'on va faire venir mais bon ... Ce n'est pas simple, il n'y a pas une recette unique. Il y a des contraintes et ensuite il faut qu'on mette en place un cadre favorable pour accompagner. C'est la politique qu'on a chez nous.

Et du coup, la personne qui s'occupe de ces ateliers, elle s'occupe spécifiquement de ça ou ?

Non, elle ne fait pas ça tous les jours. Il y a des dates qui sont prédéterminées et ensuite c'est le centre d'appel qui propose à la personne

On a déjà fait des ateliers pour une seule personne, pour deux personnes. Les personnes handicapées, on les prend un peu à part. Pour une personne, quand c'était un prescripteur pour une association. Parce que souvent avant d'en parler dans leur association, ils veulent d'abord savoir ce que c'est.

Passage incompréhensible

On a pas mal de retombées presse avec l'atelier découverte : dans le Dauphiné, dans l'Essor Savoyard on a eu une page complète ... Et j'ai des fiches. A chaque fois, j'ai un compte rendu de chaque atelier... donc j'ai les retours qualitatifs des personnes. Nous, ça nous permet aussi de faire évoluer notre réseau, parce que les personnes disent « ça, ce n'est pas terrible. Ça, c'est super ». Par exemple, le centre d'échange pour se repérer c'est génial. Ça existait, mais les gens n'étaient pas forcément amenés ... ne regardent pas forcément les choses ou ne comprennent pas forcément, mais une fois qu'on leur a expliqué, ils trouvent ça bien. Je n'essaie pas non plus de faire de l'autosatisfaction, mais toujours est-il qu'effectivement que si on se donne les moyens, ça marche. Après il ne faut pas raisonner en gestion pure : c'est vrai que trois heures d'une personne pour une à cinq personnes : le ratio économique n'est pas.

Le gain n'est pas évident sur le court terme.

C'est clair, mais on n'est pas du tout dans cette optique. En tout cas, Chambéry Métropole n'est pas du tout dans cette optique... pas du tout.

Et puis c'est aussi mettre une dynamique en marche sur le long terme. Une personne qui s'y met, c'est peut-être d'autres personnes qu'elle connaît qui...

Tout à fait, et on s'aperçoit également à travers ces ateliers découverte qu'une certaine proximité, quand il y a un problème souvent on sait que la personne qui a participé à un atelier découverte, elle comprendra mieux le problème que quelqu'un qui n'a pas participé. Il y a une certaine proximité, on parle de marketing individualisé : on est en plein dedans.

Il marmonne en feuilletant ses fiches.

Au 31 mai, on avait fait 19 ateliers pour 50 personnes, ça vous donne le ratio, moins de trois personnes par ateliers.

Mi-septembre 2007 on avait fait 41 ateliers pour 127 personnes.

Après on va encore plus loin, pour les personnes qui ont encore des difficultés malgré l'atelier découverte : on fait de l'accompagnement au cours des trajets. C'est à dire que l'on part du domicile de la personne concernée et puis on fait avec le trajet qu'elle voulait faire. Grâce aux ateliers on en fait peu, parce que c'est très consommateur de temps. Ça c'est vraiment un accompagnement individualisé des personnes. Mais c'est à ce prix qu'on y arrivera.

Sinon, je voulais savoir en termes d'accessibilité et d'accompagnement de certaines personnes ? Parce que je ne sais pas si vous avez un service...

Oui nous avons un service adapté aux PMR. Enfin, ce n'est pas nous, c'est un autre prestataire qui a un contrat avec CM.

Et c'est du transport à la demande ?

Oui de porte à porte

Et qui est intégré au réseau ou pas du tout ?

Non

Parce que j'ai cru comprendre qu'il y avait deux lignes de transport à la demande ?

Oui, mais c'est plus parce que c'est des lignes qui présentent un intérêt faible qu'autre chose, parce que sinon elle tourne à vide... c'est des lignes virtuelles mais avec arrêts et lignes déterminés. Ça permet d'afficher un trait sur le plan.

Parce qu'il y a la fameuse loi sur l'accessibilité et donc vous allez devoir vous mettre aux normes ?

Oui, mais ça n'empêche pas que le réseau adapté devra perdurer. Même si le réseau est accessible, il y a toute une franche de la population des handicapés qui ne pourront pas utiliser le réseau de bus. Il faut savoir que la définition de PMR a été élargie à l'occasion de cette loi. Vous avez des paquets, vous êtes presque considéré comme un PMR. Une maman avec une poussette est considérée comme étant une PMR. La notion est beaucoup plus large, mais on ne pourra jamais accueillir... de toute façon, ce ne sera pas du porte à porte. Nous on n'est pas en porte à porte, alors que le service CCTI lui c'est du porte à porte. Les personnes n'ont pas le choix, c'est du porte à porte. Après les autres, bon et bien OK, c'est bon : on pourra... avec la réserve qu'on ne pas accueillir dix fauteuils roulants dans un véhicule, il faut que les arrêts soient accessibles, que tous les bus soient accessibles. On n'en est pas là encore. Tous les bus qui sont achetés depuis déjà pas mal de temps ont une rampe, il y a une UFR. Ouais, mais bon, s'il n'y a pas de trottoir en face, ce n'est pas la peine. Si c'est pour faire tremplin. On a des gros soucis avec les palettes en terme de fonctionnement, c'est pas fiable du tout, du tout, du tout, du tout. Mais c'est tous les réseaux pareils. Je suis allé au GART, pas cette année mais l'année dernière, à un congrès GART/UTP, j'entendais le réseau de Reims qui discutait : « ça ne marche jamais » Pourquoi ? Parce qu'on les utilise peu aussi.

Donc on ne sait pas vraiment bien s'en servir ?

Si, on sait s'en servir. Les gars sont formés, enfin j'espère. Mais comme on les sort peu, à un moment ça grippe parce que mécaniquement ce n'est pas très évolué, ce n'est pas forcément bien protégé. Nous on est dans un environnement montagneux, il neige, du coup il y a des traitements préventifs qui sont mis en place, etc... Mais ça grippe, ça rouille et après on n'arrive plus à les sortir. Les gars font un essai ici en sortant du parc, ils s'arrêtent : ça ne marche pas. Parfois on prend des gens, mais on ne peut pas les faire descendre. Ça va dépendre de la configuration de l'arrêt. Pour peu que l'arrêt ne soit pas plat, la caisse va légèrement travailler et ça va empêcher la rampe de sortir parce qu'il y a des sécurités qui font que Une caisse de bus, il n'y a pas d'arceaux comme une voiture de course, ça plie. Comme en général la porte est au milieu, la flexibilité se fait en plein milieu et bien voilà, ça ne sort

pas. C'est des trucs comme ça qui font que... c'est tout bête. Mais c'est compliqué... ça va jusqu'à l'information... c'est à dire qu'il va falloir qu'on indique quelque part où sont les arrêts accessibles... parce qu'il ne faut pas rêver : tous les arrêts ne seront pas accessibles. C'est des investissements en termes de génie civil qui sont énormes. Là, dans le cadre des projets site propre on a fait avec Chambéry Métropole et leur AMO une charte des aménagements « quai bus » pour effectivement arrivé à quelque chose de cohérent, mais de là à ce que ce soit déployé...

(ensuite il passe du coq à l'âne et revient à ces ateliers)

Là au 18 septembre 2007 41 atelier ont été faits depuis novembre 2006 sachant qu'on en a fait pour 54 personnes on a un ratio qui augmente. Donc là je suis capable de vous dire par quel biais les gens sont venus. Par exemple en mai 2007, on a fait 20 personnes : on a une personne qui est venu au travers d'un parrainage, on a eu 3 personnes qui viennent de l'agence, parce qu'ils sont venus à l'agence et qu'on leur a conseillé l'atelier, on a eu 13 flyers. Donc on voit que le flyer est important, la distribution dans les boîtes aux lettres est importante. On a un Allostac, quelqu'un qui a téléphoné à Allostac pour un renseignement, et un nouvel arrivant. C'est pour dire qu'il n'y a pas qu'un canal et qu'il faut multiplier les sources de contact. Mais je pense que nous avons encore beaucoup de choses à faire. Tout ce qui est agence d'intérim, par exemple, où les gens ont des gros problèmes de déplacement. Là on a intérêt à y aller, c'est des points importants. On doit travailler également avec les agences immobilières : dans un changement de mode, les gens vont se poser des questions en amont. Là on est encore meilleur : en amont du déménagement. Vous voyez ?

Oui, le choix de localisation.

Exactement. Essayer de travailler avec les promoteurs etc. Ce qu'on avait fait sur...

(passage inaudible)

Vous voulez que je vous donne quelques exemples de retours qualitatifs ? Ça vous intéresse ?

Oui, je veux bien.

Bilan... Compte rendu (il cherche dans ses papiers)

du 5 octobre 2007 : 5 personnes retraitées du club des aînés. Remarques : rappeler aux chauffeurs de bien s'arrêter au niveau du trottoir, pas assez de contrôles, sur les bus essayer d'augmenter la taille des numéros de ligne, un plafond de ressource devrait être défini pour les abonnements Tango annuels gratuits ... vous voyez, eux ils sont contre la gratuité, ils sont concernés et ils sont contre la gratuité, tout à l'heure vous parliez de tarification sociale... ce serait plus équitable, un petit chocolat devrait être ajouté aux Tic-Tac, compliments pour l'agence commerciale l'agence est agréable et conviviale, nous sommes. Des progrès dans les bus : les conducteurs attendent qu'on soit assis avant de démarrer. La ligne 2 nous permet de visiter bon nombre de petits quartiers, bien pratique. Montée par l'avant, c'est une très bonne initiative. Bonne signalétique au parc d'échange, les chiffres par terre c'est beaucoup plus facile pour se repérer.

Ensuite les appréciations de l'animatrice : très bonne ambiance dans cet atelier du club des aînés. Comme d'habitude beaucoup d'interactivité, les retraités sont déjà tous clients et ont un abonnement Tango annuel et prennent en moyenne le bus 3 à 4 fois par semaine, la majorité ne connaissait pas le club avantage, une découverte qui leur a beaucoup plu.

(Il poursuit sa lecture des comptes rendus d'ateliers, puis me propose de jeter un coup d'oeil à la base de données des participants, nous discutons aussi des courriers de réclamation)

J'ai des questions à vous poser plus sur Autopatch en lui-même. Sur le dispositif, tel que son coût ?

Les coûts? Autopatch 2006, c'est 29 000 € Vous avez le descriptif je crois, je vous l'avais donné.

Oui-oui

2007 aussi je crois que je vous l'ai donné

Il me semble que je n'avais qu'un des deux, mais je ne sais plus si c'est le premier ou le deuxième, dont j'ai le descriptif. Mais il m'en manquait un, d'ailleurs j'ai ça là donc je vais regarder

2007 il y en a pour 46 000 €

Celui-là c'est lequel ? (je lui montre le document)

L'ancien, 2006.

Donc ça doit être 2007 que je n'ai pas

Là dedans vous avez tout le descriptif et tout le plan média (**il me tend un document**)

Donc 2007 : 46 000 €, c'est davantage parce qu'on a l'objet-pub (10 000 €) et puis on fait de la radio également, on fait de l'affichage dans les parkings Vinci : on va provoquer directement l'automobiliste...

Sur son territoire ?

Voilà, sur son territoire exactement.

Toutes les publicités que j'ai vues, sur les bus elles doivent vous coûter moins cher ?

Ça nous coûte moins cher oui.

Et dans les arrêts de bus, vous avez des prix avantageux ou pas du tout?

Non, là on paye comme n'importe quel client

Et vous n'utilisez pas d'espaces alloués à Chambéry Métropole ?

Non, ils n'en ont pas. On aimerait bien, mais ils n'en ont pas.

Ils n'ont pas ça dans leur marché ?

Aujourd'hui, ce n'est pas eux qui ont le contrat avec Decaux.

C'est la Mairie ?

C'est la Mairie, mais là, ça va changer. Ils sont dans une phase de nouveau contrat et ils vont récupérer tous les abris du coin. Enfin, c'est un contrat un peu particulier, parce que c'est un contrat... il y a un contrat Chambéry Métropole et un contrat Ville de Chambéry.

D'accord. Donc la deuxième opération : 46 000 €? Et la troisième ?

En fait je n'ai pas parlé de la deuxième.

Donc, 46 000 c'est la troisième ?

Voilà. La deuxième : combien ça nous a coûté ? Pas grand chose.

C'était juste une petite relance de la première en fait ?

C'était une étude-bus, avec de la vitrophanie. Il n'y avait pas de distribution de flyers etc.

C'était de la com', une insertion pride de mémoire (**passage peu sûr**)

Du coup, pour Autopatch vous avez aussi une évaluation du nombre de personnes qui va tester la semaine gratuite ?

Oui, pour Novembre 2006.

Vous m'aviez donné des chiffres au téléphone. J'ai pris des notes mais ... rapidement

Je vais vous redonner ça (**il cherche dans un dossier**)

Et ça n'a pas coûté trop cher à produire les petits paquets de chewing-gum.

10 000 €

OK, c'est ce que vous appeliez l'objet-pub

Tiens, c'est 8 500 € pour la deuxième. Il y avait de l'affichage, des affiches Decaux, des culs de bus, le parc, des covering de bus : c'est 3 000 €

Pour un bus ?

Non, pour six bus.

Oui, des éléments quantitatifs

Je vous en demande beaucoup.

Non-non.

Je vous fais chercher dans tous vos dossiers.

Il faut que je les retrouve de toute manière.

On a offert 147 tickets qu'ils pouvaient utiliser n'importe quand. Ça fait un taux de retour de 0,6 %. Mais bon, on est sur une cible difficile avec une action qui va se faire sur la durée, qui porte sur le changement de comportement. A l'issue de l'essai, donc après contact. Par contre là le contact a été pris assez tard.

Tiens regardez, vous avez notre véhicule. Vous m'avez dit que vous l'aviez déjà vu, avec le logo Autopatch.

Oui, hier je leur courrais après et je les ai vu me passer devant plusieurs fois.

Regardez, on est en train de nous livrer notre environnement zen pour demain. Notre gazon.

Ce sera sous un chapiteau ou en plein air ?

Il y a les deux en fait.

Je vais aller observer attentivement demain.

De toute façon, moi je vous invite à vous joindre à nous, à huit heure et demi à l'agence commerciale.

En fait, là j'habite à Grenoble, je suis venu chez un ami (c'était l'occasion de le voir). Et là avec la grève des trains, j'ai un car qui part à 7H30 et qui arrive à 8H30, donc c'est bon.

Du coup, vous assisterez aux coulisses et vous verrez l'équipe de tournage aussi qui sera présente. Autopatch, c'est une action qui va être déployée dans tout Véolia.

D'accord.

Donc il y a un film qui va être fait de 7-8 minutes.

Pour le diffuser en interne ? Pour diffuser le modèle?

Oui-oui.

Alors 147 réponses, soit 0,6 %. Donc 25 % ont déclaré avoir l'intention d'utiliser le bus régulièrement, 52 occasionnellement et 23 de ne pas l'utiliser.

Bon les apports d'Autopatch, c'est aussi en termes d'image. Que ce soit pour le réseau ou pour la collectivité, si la collectivité est associée visuellement à l'opération, c'est quand même vachement important. Les retombées en termes d'image, c'est bon.

Et les intentions interrogées, c'était combien de temps après ?

C'était six mois après. Donc de bonnes retombées presse également : locales et nationales. Ça fait partie des résultats, l'image c'est quand même important, parce qu'on est quand-même beaucoup dans un monde d'image. C'est vrai que prendre le bus, ça peut-être réducteur : « ah toi tu prends le bus, t'es un blaireau ». C'est un peu ça, surtout chez les jeunes.

Je ne sais pas si vous avez vu un film qui s'appelle Collision ?

Non.

C'est assez sympathique. C'est aux Etats-Unis et ça parle beaucoup de discrimination entre les différentes cultures et à un moment, il y a noir qui explique à son copain...

Enfin, il ne veut pas monter dans le bus « ça craint trop le bus » et il lui dit « tu sais pourquoi il y a des grandes vitres dans les bus ? C'est pour que les gens qui sont à l'intérieur, on les montre pour qu'ils aient honte ». Ce passage-là, je l'ai trouvé terrible parce que ça reflète bien une certaine image du bus.

C'est sûr. Donc effectivement on a fait une piqure de rappel en Mai, avec l'accroche « cet été, c'est le moment d'arrêter. Essayez gratuitement le bus ».

Et du coup, c'est ce document là que je n'ai pas, je pense. La deuxième opération.

La deuxième, c'est le même visuel. C'est exactement pareil.

Je pensais que le slogan changeait.

Non, Oui, par contre le slogan a changé. Parce que c'est l'été. Mais je vous le transmettrais si vous le voulez. Et là, de mémoire, on a eu 47 demandes d'essai. Si on fait le ratio coût, c'est plus intéressant de faire une campagne légère comme ça que ...

Oui, mais en même temps c'était relance donc...

Exactement, si on n'avait pas fait la première, je ne pense pas qu'on aurait eu le même succès sur la seconde. Et donc là uniquement un contact téléphonique du coup. Sinon il y a aussi le site internet qui est un média important qui ne coûte rien et on invitait les gens à prendre contact avec Allostac pour pouvoir bénéficier de l'offre.

Tout à l'heure, on parlait d'image et de communication : on participe au grand prix national de la communication Cap Com' au mois de Décembre. Ils ont différents thèmes et ils en ont un sur le changement de comportement et il paraîtrait qu'on a de grandes chances de remporter le Grand prix national de la communication Cap Com' avec CBNews etc. donc c'est « grands pontes » de la communication.

Et ça a lieu où ?

Ça a lieu à Strasbourg. En fait, ça change tous les ans. Cette année, c'est à Strasbourg. Remise des prix le 12 Décembre. C'est un salon sur la communication et à cette occasion ils font une remise des prix, mais a priori c'est très connu. Moi, je ne suis pas un pro de la com' donc je ne connais pas, mais je sais que la directrice de la communication de Chambéry Métropole elle y va tous les ans et elle m'a dit « on a toutes les chances de remporter le prix » et ça fait plaisir quand même.

Je veux bien le croire parce que c'est vrai que c'est original et aller jusqu'au bout avec le support. C'est vrai qu'il y a peu de campagnes publicitaires qui vont jusqu'au bout des choses. Si on commence une métaphore, en général ça reste une affiche.

Parce que dans l'esprit, j'ai vu un peu des choses dans le même genre. Enfin, un peu dans le même genre... si, dans l'esprit. Mais souvent c'est une campagne d'affichage et puis c'est tout. C'est quelques affiches différentes derrière un cul de bus et puis ça s'arrête là. C'est tout. Il n'y a pas forcément d'offre d'essai. C'est juste pour interpeller les gens « une voiture égale tant, un bus égale tant. Un bus c'est quatre fois moins de CO² » enfin voilà des choses comme ça. Mais derrière, il n'y a rien. On sait que ce n'est pas suffisant.

Et puis, comme vous dites les retombées médiatiques ça peut aussi toucher des gens de Chambéry qui n'avait pas été sensibles et qui voient qu'il y a une retombée nationale.

18. Profils des participants à la Zénibus Expérience

Année	Prénom	Métier	Portrait
2006	Françoise	secrétaire	La voiture déjà, ça l'ennuyait ! Sous la pression parentale et pour pouvoir décrocher un premier job de commerciale, elle finit par passer son permis voiture à 20 ans ! La voiture est un moyen de déplacement contraignant, dont elle rêve de se passer. Abandonner la propriété de la voiture ? La Zenibus expérience peut lui permettre de franchir le pas : sa fille a grandi, ses trajets sont essentiellement centrés sur le centre ville. Une seule chose l'inquiète : la sécurité. Notamment si elle décide d'effectuer certains trajets en vélo. Nous comptons sur sa franchise et son dynamisme pour nous faire partager ses coups de gueule et ses coups de cœur.
2006	Eric	documentaliste	Le stress dû à l'anxiété d'arriver en retard le matin, les risques d'accident et les pannes à répétition de sa voiture l'incitent à changer radicalement sa façon de vivre ses déplacements au quotidien. Récemment, il a dû changer le radiateur et les freins de sa vieille Super Cinq. 350€ de frais, dont il se serait bien passé !! Eric veut profiter de cette Zenibus Expérience pour changer son quotidien, oublier cette sorte d'esclavage qui le lie à sa « chère ! » auto et vivre plus intensément : rencontres imprévues agréables dans le bus ou le tram, moments de plaisir, de lecture, de repos.... Un mois de plénitude dans ce monde qui s'agit autour de lui, c'est tout le bien que nous lui souhaitons.
2006	Frédéric	assistant d'études	La Zenibus Expérience lui semble une bonne occasion de mettre en pratique ce qu'il prône autour de lui chaque jour. Il n'a jamais osé franchir le pas de peur de perdre en liberté. Utilisateur occasionnel des transports en commun, adepte du vélo en ville, il ne lâche pas sa voiture dès qu'il va visiter des amis mal desservis ou pour les courses alimentaires....Le recours à la voiture lui pèse pour les pertes de temps, les problèmes de stationnement et aussi pour les nerfs !!! C'est pour lui un test grandeur nature : Saura-t-il se déplacer autrement, et sera-t-il réellement privé de sa chère liberté de mouvement, comme il l'appréhendait ? La réponse est au bout du challenge personnel qu'il s'est lancé.
2006	Laurence	webmaster	Avant, on louait une voiture le week-end. Ou bien on utilisait le service d'auto-partage qui permet de disposer d'une voiture pour une heure ou deux. Le reste du temps c'était le métro. Tout simplement ! On jonglait avec tout ça sans aucun problème». Aujourd'hui, Laurence vit à Rezé et vient d'avoir un bébé. Sa voiture n'est plus adaptée à la nouvelle configuration de la famille. Laurence s'interroge : va-t-elle changer de véhicule ou renouer avec d'anciennes habitudes plus conformes à sa philosophie de vie, en faveur de la protection de l'environnement ? La Zenibus Expérience lui permettra de faire un choix.
2007	Karine	gérante dans une société de HLM	Karine aimerait « lâcher » la voiture au quotidien. Mais avec un enfant en bas âge (18 mois) et des RDV professionnels 60% de son temps, Karine s'interroge : va-t-elle acheter une seconde voiture ou la louer ? L'entreprise de Karine est signataire d'un Plan de Mobilité. A coup sûr, l'expérience sera suivie de près par l'ensemble de ses collègues !
2007	Maëllig	étudiant-chercheur	Enfin, il trouve que l'usage est plus que limité (pour les courses, les week-ends et les vacances). Son amie, étudiante à Angers, est prête à vivre l'aventure également. Train, vélo, tramway seront leur quotidien !
2007	Karine	ingénieur en aviation civile	Nouveaux Nantais, Karine et son mari viennent de remplacer leur seconde voiture par une moto. Et envisagent de vendre également leur grand monospace ! Un challenge familial de taille pour ce couple de parents, tous les deux actifs ...prêts à combiner tram, bus, co-voiturage, deux-roues et marche à pied. Ses passions : piano, sport, rollers.
2007	Anna	chargée de mission	Engagée dans la démarche de développement durable de sa commune, Anna incite les citoyens à adopter des éco-gestes, mais que fait-elle au niveau personnel ? Entre le coût d'une nouvelle voiture et sa sensibilité écologique, Anna est tiraillée ! D'autant que ses trajets domicile-travail représentent 25 kms par jour ! Anna envisage de tester le co-voiturage et le bus. Elle veut privilégier le vélo et tester de nouvelles pistes cyclables réalisées par Nantes Métropole sur une partie de son trajet.
2008	Cyrille	pompier	Il a choisi d'habiter Sainte-Luce sur Loire parce que la commune est bien desservie par les transports en commun. Grand sportif, il se déplace au maximum en vélo. Son épouse en transports en commun. Ils habitent dans le bourg. L'école et la nurserie sont accessibles à pied. Le foyer possède néanmoins deux voitures bien utiles lorsqu'on a des horaires de travail de nuit et deux enfants en bas âge (3 ans et 8 mois). Cyrille est convaincu qu'en apportant quelques modifications simples à ses déplacements, il peut se séparer de la voiture familiale. A lui de nous le prouver !
2008	Cécile	employée de banque	Comme de nombreux nantais, Cécile a le « réflexe voiture ». Pour se rendre au travail (15 minutes de trajet), pour aller faire quelques courses, pour partir en week-end environ une fois par mois, c'est automatique : elle prend sa voiture ! Le bus, elle l'utilise seulement quand sa voiture est en panne. Elle a conscience que la voiture n'est absolument pas indispensable pour elle aujourd'hui. Et que d'autres voies plus économiques et plus respectueuses de l'environnement doivent être explorées. Alors elle a décidé de réduire sa consommation automobile et de se lancer dans cette belle aventure !
2008	Eric	journaliste et artiste-peintre	Eric a la chance de pouvoir effectuer le trajet domicile-travail à pied ou en vélo. Petit rouleur, il étudie très sérieusement l'hypothèse de ne plus posséder de voiture. S'il se sépare de son vieux break, il utiliserait en semaine les transports en commun au maximum ou le vélo. Le soir ou pour ses rendez-vous professionnels dans l'agglomération, il utiliserait le système marguerite de voiture en libre-service. Et le week-end et les vacances, il opérerait volontiers pour un véhicule de location. Côté budget, la solution multi-modale lui semble plus économique que l'achat d'un nouveau véhicule. Mais ne plus posséder de voiture, reste un sacré frein psychologique !
2008	Edouard	réalisateur TV	Edouard habite en centre-ville, à deux pas de son travail et de la nounou de sa fille. Au pied de son domicile, il dispose de la ligne de tramway n°1, d'une station bicloo et d'une station marguerite. Et pourtant, par facilité, par habitude, il préfère prendre son véhicule !! Casser ses habitudes, tester les modes de déplacements alternatifs en semaine, la location de voiture le week-end et faire des économies le tente. S'il est convaincu par cette Zenibus Expérience, il nous promet de vendre sa voiture et de ne pas en racheter. Franchira-t-il le pas ? Les paris sont ouverts !
2009	Audrey	directrice d'agence	"Jusqu'à 23 ans, je n'avais pas de voiture, je circulais en tram et à pied et tout se passait bien. Je m'en suis achetée une avec mes premiers salaires. Je me faisais plaisir ! Aujourd'hui, je pourrais très bien venir travailler à pied. Je n'habite qu'à ¼ d'heure de marche. Mais je n'aurais plus le temps de rentrer déjeuner à la maison ... Alors je prends la voiture ! » Cette expérience est pour Audrey l'opportunité de mettre en pratique ses bonnes résolutions « Je mange bio, j'achète bio, mais je vais faire mes courses ... en voiture ! Depuis un bon moment, je m'interroge. La Zenibus Expérience tombe à pic ! »
2009	Julien	directeur adjoint	Julien sait compter ! Il a déjà vendu sa voiture. « 450 € par mois, un vrai gouffre financier ! ». Une seule voiture suffit au couple : son amie utilise au quotidien les transports en commun. Mais Julien reste accro à la voiture : il n'habite qu'à 8 minutes de la place Viarme, mais comme il bénéficie d'un parking Collaborateurs sous l'agence, il a opté pour la solution de facilité, la voiture, une Fiat Punto de 2001 ! « Pas question de s'en séparer ! Elle nous est indispensable pour partir en week-end ! »
2009	Anne-Sophie	conseillère de clientèle professionnelle	Anne-Sophie a son bureau place Viarme, mais elle n'y passe que tous les 2 ou 3 jours ! Elle est commerciale itinérante. Sa mission ? Accompagner les agences dans leur relation avec la clientèle professionnelle. Rendez-vous dans les agences nantaises, mais aussi sur les bords de Loire. Sans sa voiture de service, comment assurer ?
2009	Régine	chargée d'accueil	"De nouvelles habitudes de déplacement, pourquoi pas ? Vive sans voiture personnelle, certains le font déjà. Alors, pourquoi pas moi ? Face à cette nouvelle aventure qui m'attend, je suis à la fois curieuse et intriguée. J'adore mon petit coupé cabriolet. M'en séparer ne va pas être simple ! Lorsque l'on m'a parlé de la Zenibus Expérience j'ai tout de suite pensé à une expérience d'enrichissement personnel."
2009	Jérôme	commerçant	L'Atelier se situe quartier Calvaire – Saint-Nicolas, en plein centre de Nantes. Se stationner dans ce quartier est un calvaire quotidien ! Me séparer de ma voiture, basculer sur un système « Voiture de location + Voiture en libre-service », j'y pense depuis très longtemps, sans jamais oser franchir le pas. Changer les habitudes, c'est parfois difficile ! La Zenibus Expérience est une occasion rêvée pour moi...
2009	Alexandra	commerçante	"Mon conjoint et moi avons 4 voitures à nous 2 ! Une voiture de fonction et une voiture personnelle chacun. Pas très développement durable, tout ça ! Début septembre, je remets à Loc Eco les clés des 2 voitures. Rendez-vous pros et déplacements personnels ... je suis prête à relever le défi !"
2009	Sylvie	commerçante	"Ma librairie est à deux pas de mon domicile. J'y vais à pied bien sûr. Ma voiture passe sa vie dans un garage. Je m'en sers 3 ou 4 fois par mois, grand maximum ! Et pour autant, je ne peux pas me passer d'elle. J'achète des livres anciens que je vais expertiser directement chez les vendeurs. Je me déplace à Nantes, mais aussi dans la France entière ! Je suis convaincue que vivre sans ma voiture est possible, mais implique une sacrée réorganisation. J'ai hâte que ça commence !"

19. Résumé de l'entretien avec l'ex-chef de projet Mobilien 91 (de 2002 à juin 2007) à la Direction de la Voirie et des Déplacements de la Ville de Paris (le 9/11/07)

L'échec relatif du mobilien 91 → déception

Le mobilien est un projet entériné par le PDU 2000-2005, à la base c'était un projet ambitieux déterminant des axes structurant à aménager en priorité pour permettre au réseau de bus de devenir véritablement performant (type Curitiba au Brésil)

Au cours de sa réalisation, le projet est devenu plus humble pour devenir une sorte de label pour certaines lignes du réseau existant de la RATP.

1. **Erreur de com'** Une des causes de l'échec, c'est que la mise en place des lignes mobilien n'a pas généré « d'effet de seuil » auprès de la clientèle (et des prospects). Le gain n'étant pas suffisamment visible (pas de logo, pas de livrée particulière pour les bus, pas de personnalisation des aménagements dans leur design...). Les usagers de la voirie (de tous types) et les riverains ont vu les désagréments (travaux, ralentissement de la circulation, etc...) mais l'apport du réaménagement n'a pas été suffisamment mis en valeur (pas de requalification des lieux ou d'habillement valorisant pour l'ouvrage).

Même le gain de temps de parcours pour les usagers des TC n'est pas forcément perceptible et il n'a pas été mis en avant par la communication institutionnelle (ni de la RATP, ni du STIF).

Récemment et donc bien tardivement le STIF a proposé un logo pour le mobilien (logo qui reflète une appropriation par le STIF → couleur orange, et qui ne s'accorde pas du tout avec le style graphique de la RATP).

Notons que le noctilien a été un succès parce qu'il a apporté un nouveau service (gain très visible). De même le tramway des maréchaux est un réaménagement qui produit cet effet de seuil car il restructure le territoire et marque très nettement l'espace (rails, pelouse, câbles)

2. **La complexité du pilotage du projet et des institutions en charge.** Trop de partenaires et une difficulté à trouver un accord. La RATP a freiné la mise en œuvre du PDU : car il prévoyait trop de changements dans l'organisation du réseau. La RATP a donc tout fait pour que les modifications soient les plus incrémentales possible. Les axes structurants mobilien sont progressivement devenus des simples lignes RATP qui ne sortent pas du périphérique. (complexité hors du périph avec plusieurs maîtres d'ouvrage). Le STIF, géré jusqu'en 2006 par l'Etat, se comportait comme une banque et recherchait des retours sur investissement le plus rapide possible. D'où un manque de coordination des partenaires. La Ville de Paris a poussé pour gagner du temps et a finalement supporter 50% du coût des aménagements réalisés.
3. **L'agenda politique et médiatique :** dès le début de sa mandature le Maire a souhaité que soit très rapidement mis en chantier des sites propres bus selon un calcul stratégique qui considère que les travaux doivent avoir lieu en début de mandat afin qu'ils portent leurs fruits avant sa fin. Dans un premier temps, la commande de la Ville de Paris est donc « faites nous des aménagements pour rendre performants nos lignes bus sans considérer la circulation générale comme une contrainte ». Notons qu'à ce moment là les taxis sont censés circuler avec les autres automobiles. Les ouvrages sortent de terre et la grogne commence, relayée par les médias : nous

sommes en milieu de mandat. Plus les automobilistes râlent et plus le mandat s'écoule plus le discours de la ville de Paris devient consensuel : « Il faut prendre en considération ces chers automobilistes ».

4. **Problème de concertation locale** : les procédures de consultations des habitants étaient inadaptées. Chaque mairie d'arrondissement interprétait la loi relative à la démocratie de proximité à sa façon et les réunions publiques se limitaient souvent à un maire d'arrondissement accompagné du directeur de la voirie et de quelques ingénieurs et techniciens en charge du projet. Chaque habitant était convié par voie postale, mais finalement n'étaient présents que les quelques « papys râleurs ». De réunion publique en réunion publique, nous étions de plus en plus performant parce que nous savions ce qu'il ne fallait pas dire ou comment il fallait exposer les choses pour qu'elles passent. De plus sur la fin, l'adjoint aux transports (Denis Baupin) était présent à chaque réunion ce qui aidait grandement. Le problème mis en avant est que dans un premier temps, on a utilisé les techniciens comme des communicants, ce qui n'est pas leur spécialité.

Historique de la mise en place des mobiliens

1. **La ligne 38** : ce TCSP est le premier réalisé par l'équipe municipale. Dans la précipitation, les architectes des bâtiments de France n'ont pas été consultés et très vite ce projet a cristallisé une large opposition
2. **La ligne 92** : ce projet a été abandonné très vite car son itinéraire se situe dans plusieurs arrondissements aux mains de l'opposition.
3. **La ligne 91** lui est donc préférée car elle se situe sur des arrondissements principalement dirigés par des élus de la majorité municipale (sauf le 5^{ème} et le 6^{ème}). Notons au passage que le boulevard Saint Marcel sépare le 5^{ème} et le 13^{ème} et que le TCSP est au Sud, donc côté 13^{ème}.

La ligne 91 est un vaste enjeu de transport. La RATP possède depuis longtemps un projet de « Tramway des gares » car la 91 dessert les gares Montparnasse, d'Austerlitz et de Lyon et transporte environ 35 000 personnes par jour.

C'est dans ce contexte que l'adjoint au transport fait une demande de geste fort : étudier la possibilité d'un TCSP bidirectionnel de type tramway et qui permette de réduire le trafic automobile sur cet axe.

La demande est donc claire : **créer une infrastructure pour rendre le bus performant sans contrainte liée à la circulation automobile.**

Comment évaluer a posteriori l'efficacité d'un tel projet ? Quels outils/grille d'évaluation ? Le PDP fixe des critères qui portent sur l'offre de TC (fréquence, temps de parcours, accessibilité, confort...)

Le PDP fixe aussi un objectif de réduction de la circulation automobile de 5 % sur cinq ans, en fait la réduction a été de 5 % par an, officiellement⁴⁵⁶.

⁴⁵⁶ Notre interlocuteur nous a fait un petit topo fort intéressant sur les techniques de mesure du trafic. En fait, le réseau principal de la voirie parisienne (les grands boulevards) possède des boucles dans le sol (des capteurs). En construisant des TCSP et en réalisant des chantiers sur ces grands boulevards, on a mécaniquement réduit le trafic sur ces voies (en réduisant le débit). Par contre, aucune mesure du trafic induit et détourné sur le réseau secondaire n'est effectuée. La méthode de calcul n'a pas changé, mais elle ne correspond plus à la gestion actuelle de la voirie. Cette technique de mesure était pertinente à l'époque où le réseau était conçu dans le but de drainer un maximum de trafic vers ces grands boulevards (avec des « ondes vertes » aux feux). Cette méthode de mesure est donc devenue caduque et même trompeuse.

Pourquoi des problèmes à Saint-Marcel plus qu'ailleurs ?

Mobilier 91 = deux boulevards très larges (Montparnasse et l'Hôpital) = 22m de voirie
Et deux boulevards moins larges (Port Royal et Saint-Marcel)= 14 m de voirie

Il a été décidé que le TCSP serait unilatéral sur une portion par manque d'espace. A Montparnasse il est central car l'espace le permet. Le gain de place réside dans le fait qu'en plaçant le TCSP en unilatéral bidirectionnel, on n'ajoute qu'un seul séparateur (au lieu de deux) et un seul arrêt de bus sur l'emprise antérieure de la voirie (l'autre étant situé sur le trottoir).

Il n'existe que trois façons de gagner de la place, tout en installant un TCSP bidirectionnel :

- **supprimer le stationnement sur la voirie** (refusé par les mairies du 5^e et du 13^e mesure trop impopulaire)
- **utiliser les contre-allée** (refusé → besoin pour livraison des commerces et marché hebdomadaire sur le bd de Port-Royal qu'il aurait alors fallu déplacer dans un autre arrondissement)⁴⁵⁷
- **mettre le boulevard en sens unique pour la circulation générale** (refusé car vers 2005 la mairie de Paris ne voulait plus entendre parler de proposition aussi extrême → problème de la fin de mandat)

Notons aussi que les maires des 5^e et même celui du 13^e (à partir de 2005) sont devenus des opposants actifs à la gestion locale de la voirie pour défendre le ressentiment de leurs administrés.

Emmanuel Martin a soutenu la troisième position mais n'a pas reçu de soutien de sa hiérarchie. Pourtant tout le monde aurait pu y gagner (sécurité des piétons, fluidité du trafic auto, etc...)

La différence entre Saint-Marcel et Port-Royal est relativement simple :

- Port Royal = 1200 m et 3 intersections, longé par des hôpitaux (Val de Grâce, Cochin, Maternité) qui coupe les flux traversant. Quasiment pas de flux piétons en dehors des deux extrémités (carrefours de l'Observatoire et des Gobelins)
- Saint Marcel = 750 m et 10 intersections, donc beaucoup plus de flux traversant. Néanmoins les problèmes se posent principalement aux deux extrémités (carrefours des Gobelins et de l'Hôpital) car c'est là qu'il y a le plus de trafic en tout sens.

L'ex-chef de projet reconnaît que les capacités de stockage sur Saint Marcel ont été sur estimées : le premier phasage des feux étaient trop sécuritaire (juin 2005) c'est pourquoi ils ont été reprogrammés dès octobre- novembre 2005

De plus la programmation des feux était peu intuitive, notamment pour les piétons qui devaient traverser en trois temps au droit du carrefour de l'Hôpital.

Ceci peut expliquer en partie les deux décès (1^{er} rue Cipion, 2^e : rue Jura/rue Le Brun entre Jeanne D'Arc et Gobelins).

⁴⁵⁷ D'ailleurs le déplacement du marché envisagé un moment a provoqué une levée de bouclier médiatique : Jean-François Copé, Jean Tibéri et Philippe Solers se rendent sur place et mettent en garde : « ne faites pas n'importe quoi dans ce secteur prestigieux ». Cet épisode fera l'objet d'un article dans le *Nouvel Observateur* en 2004.

Il a tout de même un « *sentiment d'utilité des panneaux bleus* » (« look right, look left » copiés sur Londres) car en 2006, il ya eu moins d'accidents qu'en 2001, malgré un pic en 2005 (l'année 2004 étant une année creuse pour l'ensemble de Paris).

Il faut aussi noter le décès d'un Italien sur le Bd Montparnasse : il a surgit sans prendre d'information croyant avoir à faire au classique 2X2 voies, il regardait du mauvais côté.

« *Le boulevard n'est pas dangereux, il est perturbant.* » « *Un aménagement est dangereux quand l'usager respectueux des règles est obligé de prendre des risques* » Ici ce n'est pas le cas, seul celui qui traverse au rouge met sa vie en danger. Mais le boulevard est perturbant dans le sens où il ne se lit pas comme un boulevard ordinaire ou standard.

Notre interviewé soulève la réaction en chaîne : Impact Médiatique → réaction Politique → action des Services Techniques : pour dire qu'on agit, on communique sur la réactivité (« regardez, on n'a pas laissé faire ! »).

Nous avons ensuite discuté de l'art de la signalétique et notamment de l'œuvre d'art signé de l'ingénieur signalétique (un certain Le Loc'h). Ces panneaux jaunes provisoires se nomment des « cadets » dans le jargon de la voirie. « Bravo l'artiste ! » unanimement applaudit par la critique. Qui a le temps de lire un tel panneau alors qu'il conduit dans Paris ?

L'ingénieur a déploré la politique municipale qui consiste, à l'extrême inverse, à n'utiliser que les panneaux les plus simples, comme le sens interdit (B1), quitte à mentionner en dessous toute une liste d'exception (sauf bus, taxi, riverains et cyclistes) alors qu'il existe des panneaux spécifiques dans le code de la route (comme les interdictions de circuler spécifiques = B0), mais les gestionnaires de la voirie ont peur que les automobilistes ne les comprennent pas. Ils reconnaissent donc que les automobilistes ne connaissent pas le code de la route.

Il s'est en revanche félicité du doublement des « caissons piéton » (boitiers avec le bonhomme vert ou rouge) qui a **révisé** l'application de la procédure standard afin de renforcer la sécurité. Cette mesure est donc pour lui une très bonne chose, particulièrement adaptée aux lieux (ce qui renforce le caractère exceptionnel du boulevard).

Autre mesure positive, mais probablement trop tardive, la requalification paysagère du boulevard. La mission Qualité de l'Espace Public de la Ville de Paris a greffé un paysagiste-urbaniste sur le projet pour qu'il fournisse des recommandations. En janvier 2005, Michel Corajoud fait des propositions :

- il souhaite voir disparaître les bandes podotactiles adhésives
- il veut faire évoluer la forme des passages piétons d'un corridor vers une place (d'un rectangle vers un carré). → les bandes sont donc élargies ce qui explique que la ligne de feu mord sur le passage piéton.

Pour terminer notre entretien : il tente de résumer son propos

- **erreur de management** du projet avec des services et des institutions qui annulent chaque caractéristique forte du projet. Pour faire plaisir à tout le monde on réduit la portée du réaménagement.
- **Les techniciens sont trop asservis aux politiques.** Il est un peu aigri que sa proposition de sens unique ai été entendue, mais pas écoutée. Manque d'écoute des élus envers leurs techniciens et ingénieurs. Les compétences internes sont minimisées et les compétences extérieures

aux services sont surestimées⁴⁵⁸. Pour illustrer cette remarque, il nous conseil de comparer les espaces civilisés Magenta-Jean Jaurès (Maîtrise d’Ouvrage externe) et le mobilien 91 (MO réalisée en interne)

- **Evaluation de l’aménagement** objectif du STIF : augmenter la fluidité (diminuer le temps de parcours) pour augmenter la fréquence sans augmenter le nombre de bus (plus de km avec le même nombre de véhicules et de chauffeurs). Estimation de la RATP : « pas de gain » → c’est eux qui font les mesures (pas possible d’obtenir les résultats bruts). Initialement l’aménagement avait pourtant reçu le soutien des conducteurs de la ligne 91. Mais les « tableaux de marche » de la RATP sont restés identiques, les chauffeurs doivent donc prendre leur temps. Néanmoins, la RATP affirme que le plus important pour le client c’est la régularité et non le temps de parcours et sur ce point il y a eu un gain compris entre 57 et 72 % sur le boulevard Saint Marcel. Notre interlocuteur pense qu’il faudrait valoriser ces chiffres et les diffuser par des campagnes de com’.

Son successeur Alain Boulanger possède de nombreux chiffres suite aux enquêtes menées sur le boulevard. De tête, il évoque certains d’entre eux : 32 000 piétons/jour traversent Saint Marcel dont 6 à 9 % en dehors des clous.

L’entretien se termine par une chronologie approximative des aménagements complémentaires apportés au boulevard

1. passage piéton peint en rouge
2. panneaux « bus dans les 2 sens »
3. doublement des caissons piétons
4. marquage au sol « attention double sens »
5. panneaux bleus « regardez à droite puis à gauche »

Il reconnaît qu’il existe une sur-signalisation dans les contre-allées (forêt de panneaux)

Ces mesures avaient pour but de « *redonner confiance aux piétons dans le réaménagement* » mais il a finalement engendré un « faux sentiment de sécurité » et c’est ce sentiment qui est dangereux (et non l’aménagement). Comme les voitures bouchonnent, les piétons sentent un rapport de force qui leur est favorable, ils ne se méfient pas assez. Dans le même ordre d’idée, les îlots qui permettent la traversée en 2 fois ont pour effet pervers d’encourager la traversée tardive « parce que j’aurai le temps de me réfugier sur l’îlot ».

En devenant visiblement moins longue et moins dangereuse, la traversée est perçue comme aisée et facile ce qui entraîne un comportement contre-productif : une prise de risque supplémentaire.

⁴⁵⁸ Notre interlocuteur fait remarquer que sa proposition de sens unique a été étouffée par sa hiérarchie. Par contre, quand après maintes discussions son idée a été reprise par l’urbaniste, Michel Corajoud, alors elle a été relayée jusqu’au Maire qui a décidé de ne pas la retenir. Néanmoins, quand c’est le célèbre urbaniste qui parle : l’idée fait son chemin, en revanche quand c’est un ingénieur de la ville (chef du projet) qui la formule elle s’arrête au n+1 ou n+2.

20. Photographies du passage piéton au droit de l'avenue des Gobelins



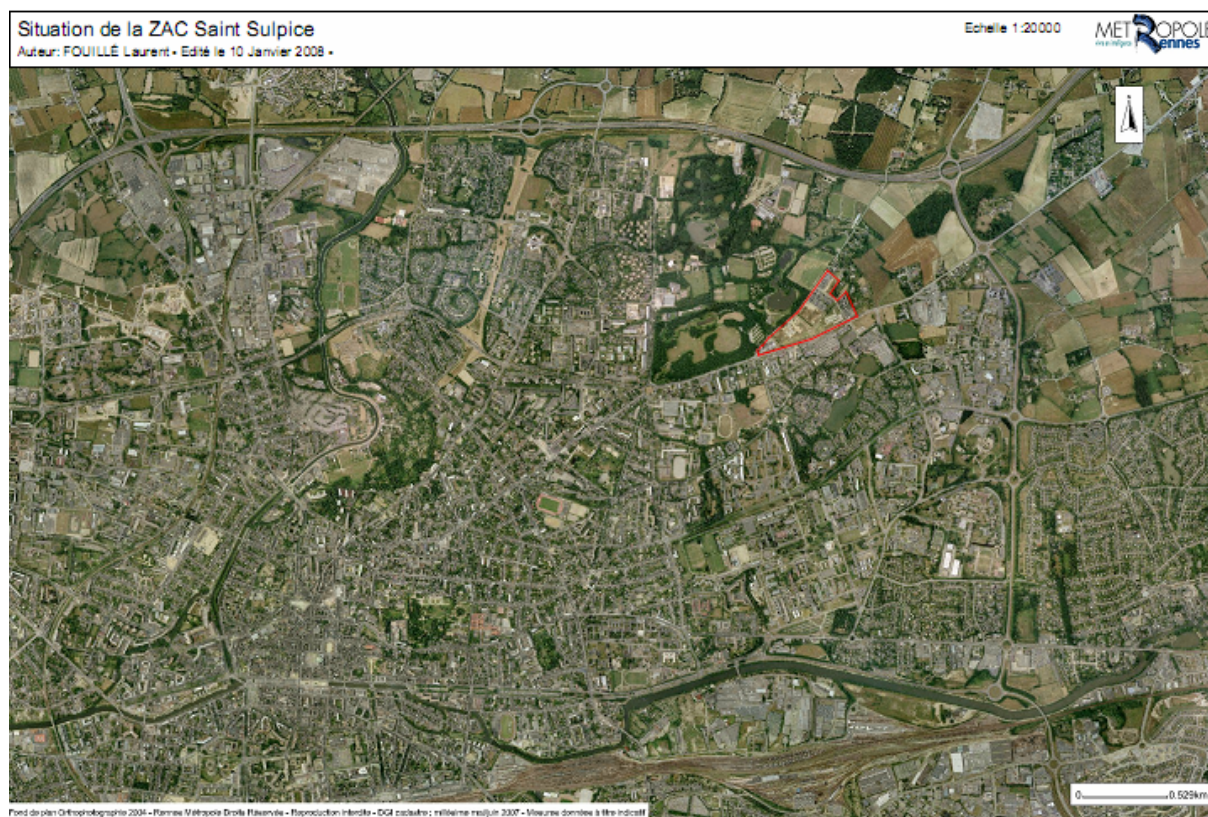
21. Photographies d'une séquence de quasi-accident

Une voiture s'engage sur le boulevard depuis la rue Michel Peter puis se rétracte, quand elle aperçoit l'arrivée du bus.

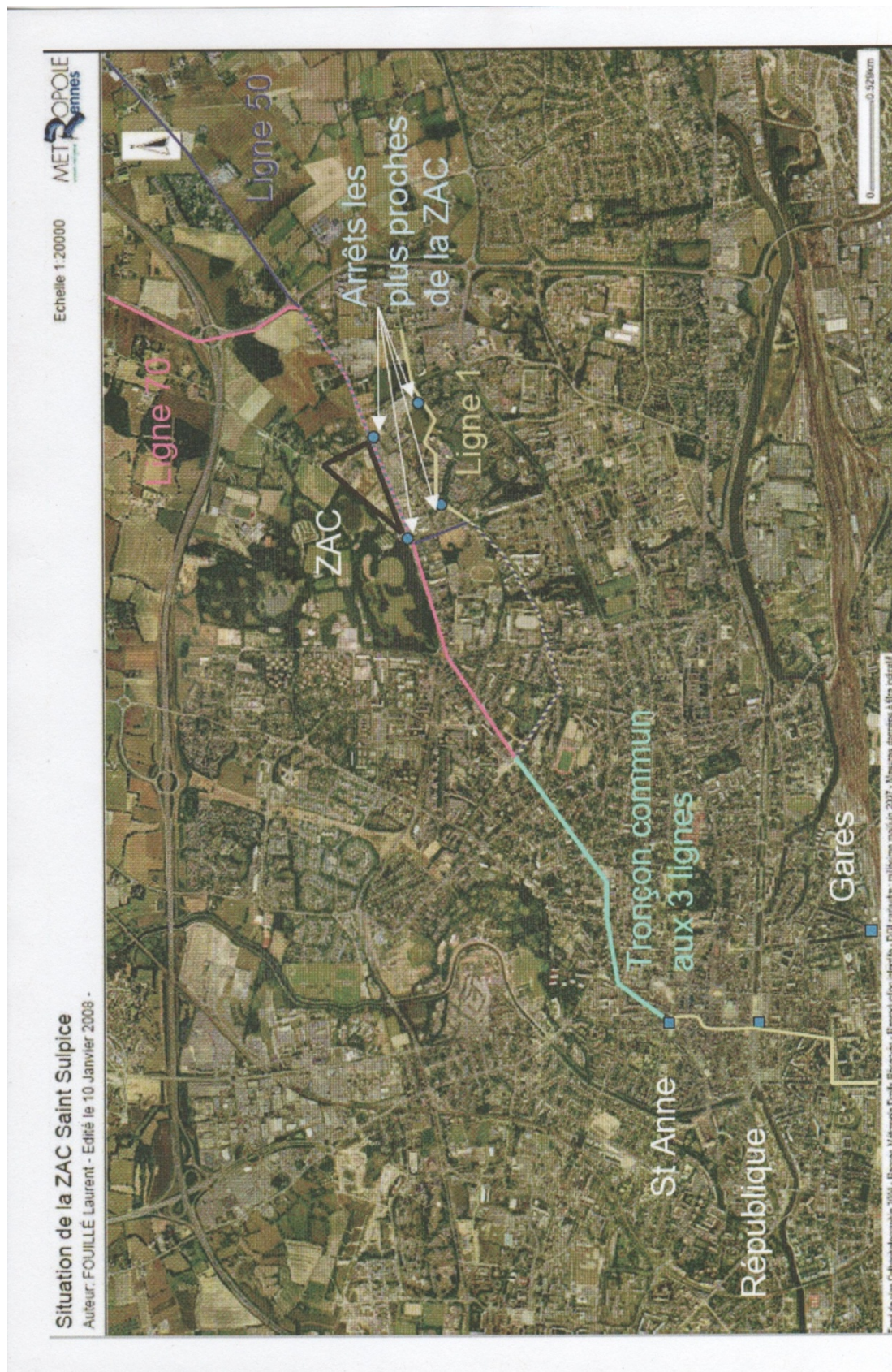
La séquence se lit de gauche à droite.



22. Orthophotographie de la ZAC Saint Sulpice à l'aide « l'appli carto » de Rennes Métropole



23. Zoom de l'orthographe complétée d'informations sur l'offre de transport public.

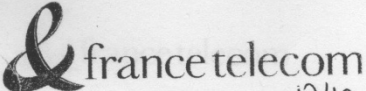


24. Florilège de véhicules mal garés (le 30/11/2007)





25. Courriers de réclamations anonymisés reçus par Rennes Métropole



17/10	Instruction	Information
Direction		
ESR		
SE	S	
SDT		
SEIF		

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMERATION
RENNES MÉTROPOLE

16 OCT. 2007

Président	N° 903
Dir. Gén.	Dir. DDEG

ED (on a vu l'Halgo au matin)

*Copie: - STM
- A. Borden*

*ED
NPe*

Monsieur le Vice-Président de Rennes Métropole
 Monsieur [REDACTED]
 Hôtel de Rennes Métropole
 CS 20703
 4 Avenue Henri Fréville
 35207 Rennes Cedex

Rennes, le 12 octobre 2007

Objet : Nouveau siège de France Télécom Orange à Rennes

Monsieur le Vice-Président,

J'ai le plaisir de vous informer que France Télécom Orange à Rennes a choisi une nouvelle localisation de son siège régional. En effet, nous avons décidé le déménagement du site de la Mabilais pour rejoindre la zone de Saint Sulpice les Longs Champs. Ce projet devra aboutir pour avril 2008, date à laquelle nous quitterons notre site historique de la Mabilais.

Ce changement d'implantation s'inscrit dans la stratégie de notre groupe et nécessite un important travail de préparation. En effet, 600 salariés occuperont le nouveau siège de Saint Sulpice, sur trois bâtiments.

Ce projet, nous en sommes conscients, impacte l'organisation de cette zone de Rennes Métropole, tant dans le domaine des transports publics et privés que dans le domaine des services aux entreprises, notamment au regard d'un nouveau secteur économique comme la ZAC de Saint Sulpice.

Aussi, nous avons établi des premiers contacts avec les équipes de Rennes Métropole, notamment de la direction du développement économique et des transports. J'appelle votre attention ci-dessous sur les grandes lignes de ces premiers échanges et je vous précise nos attentes.

1) Sur la problématique de la desserte en matière de transport :

Tout d'abord, nous avons initialisé une politique de développement durable qui s'illustre notamment par notre volonté d'étudier les spécificités du label déplacement durable que Rennes Métropole a initialisé.

En ce qui concerne l'accès à la ZAC de Saint Sulpice, nous avons signalé le manque de vacance des transports en commun, notamment les lignes « 1 » et « 50 ». Nous avons noté le passage en ligne majeure pour la « 1 ». L'acheminement des piétons vers l'arrêt étant relativement long, nous retenons l'idée du passage piéton sur la bande verte de la ZAC donnant accès rue de Fougères. Il permet d'atteindre cet arrêt en moins de 4 minutes de notre site. Nous confirmons notre intérêt pour cette adaptation ainsi que la perspective d'une création de piste cyclable.

+ augmentation prévue de la 50.

En ce qui concerne les places de parking des véhicules de nos salariés, l'aménagement du parc de voitures des Gayeulles nécessite probablement une adaptation afin d'y accéder dans de bonnes conditions de sécurité pour les personnels (éclairage...).

Nos équipes communes sont d'ores et déjà en relation sur ces perspectives. Nous avons d'ailleurs nommé un chef de projet, [REDACTED] responsable du dossier Plan de Déplacement d'Entreprise.

2) Sur la problématique de services aux entreprises :

Actuellement, le site de la Mabilais dispose d'une restauration collective sur place, l'arrivée de 600 salariés sur la nouvelle zone de Saint Sulpice, fait apparaître pour notre groupe une réelle difficulté pour proposer une solution de restauration au personnel. La totalité de la zone regroupera après notre arrivée, plus de 3 000 salariés. Aussi, il nous paraît essentiel d'aborder ce projet en concertation avec les autres entreprises sous la conduite de Rennes Métropole.

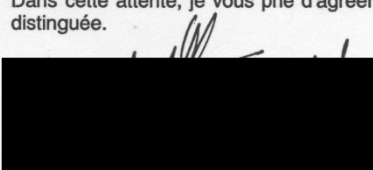
En tant qu'entreprise « structurante » dans cette nouvelle demande par la présence des 600 salariés, nous sommes disposés à apporter notre concours actif dans une perspective de création d'un établissement de restauration collective, associant et intégrant naturellement les besoins d'autres entreprises. Nous avons également noté que des perspectives existent sur la partie foncière, notamment la partie Vaux Pâtis Tatelin, qui permettrait la création d'un établissement collectif en partie centrale de la zone d'activité.

De notre côté, [REDACTED] est en charge de l'étude de cette perspective et se tient naturellement disponible aux côtés de vos équipes.

Ainsi voici synthétisées les pistes dégagées des premiers échanges entre nos services. France Télécom Orange reste attachée à son histoire locale et à son développement au sein de Rennes Métropole. Je vous exprime notre attente forte et sollicite votre appui et soutien sur le traitement de ces grandes problématiques nécessaires au développement de notre groupe sur ce territoire.

Je reste personnellement à votre écoute pour participer aux échanges ainsi qu'aux décisions qui pourront se prendre.

Dans cette attente, je vous prie d'agréer, Monsieur le Vice-Président, l'expression de ma considération distinguée.


[REDACTED]
Directeur régional de Bretagne

Copie : Madame [REDACTED], Vice-Présidente, déléguée au partenariat économique





Docteur [redacted]
Médecin du travail

35700 RENNES

Tél : 02.99.27.23.41

DGST, le 4 AOÛT 2007			
Destinataires	Info	Inst.	Retour
DGST			
DGAST	X		
Charges de mission			
Secretariat			

DSU			P : NPh		
Destinataires		Info	Inst		
TU	Inv/Métro				
	Réseau				O
VDM					

réponse sur projet car il y a une FC
partout PR limite de la zone d'activité
de la rue de la Fréville de la CSO.
 le, 10 Août 2007

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION
 RENNES METROPOLE
 13 AOÛT 2007 *opie ED*

Président _____ *493*
 Dir Gén _____ *DGST*

Monsieur le Président
 Hôtel de Rennes Métropole
 4, avenue Henri Fréville
 CS 20723
 35207 RENNES Cedex

RENNES METROPOLE				
DGST, le 14 AOÛT 2007				
P	Info	Inst	Ret	
DGST	X			
DSU		O		
DEP				
DMO				
Elus	O	Delaveau		

Objet : déplacement des salariés dans les zones d'activité rue de Fougères

Monsieur le Président,

Etant Médecin du Travail principalement sur la zone des Longs Champs et de la rue du Jouanet, depuis 8 ans, j'assiste à la montée des difficultés pour les salariés des entreprises de ces quartiers, à venir à leur travail (parking de plus en plus réduit et si peu de solutions alternatives actuelles).

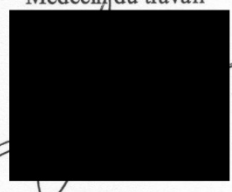
Vos services demandent, depuis peu, le fichier d'adresse des employés de certaines grosses entreprises. Des projets sont donc en cours et je m'en réjouis. Les bâtiments sortent tellement vite de terre que l'engorgement complet est proche.

La solution d'un parking relai avec navette aux plus grandes fréquences des bus, sans être forcément la seule solution, serait peut être envisageable.

Ayant fait parti d'un conseil de quartier voisin, j'ai pu mesurer la complexité de l'aménagement urbain. L'agrément à résider dans Rennes Métropole et d'y travailler me semblent en péril si des solutions n'émergent que trop tardivement.

Avec l'espoir de pouvoir contribuer à l'amélioration des conditions de travail des salariés dont j'ai la charge en santé au travail, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments distingués.

Docteur [redacted]
Médecin du travail



26. Photographies prises lors du deuxième passage (le 18/06/2010)

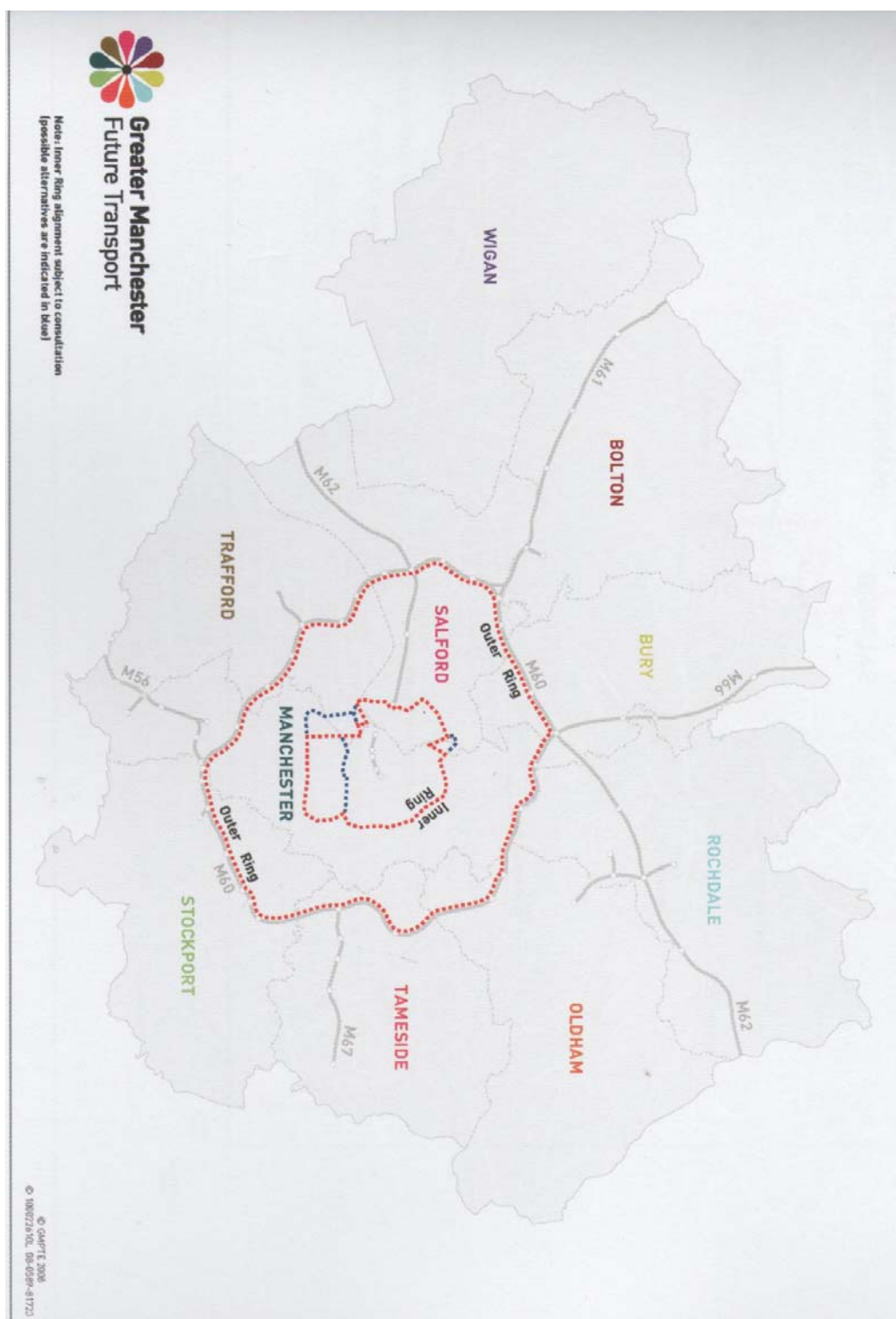






27. Scan de cartes du projet de péage de Manchester présentées dans la brochure d'information diffusée aux habitants de l'agglomération en vue de la seconde consultation

GMPTA/AGMA, *Greater Manchester's future transport*, information pack document 2 "What the Transport Innovation Fund package includes ? ", Manchester, 2008, pp.66-68





28. Entretiens mancuniens

Nous demandons à nos interviewés et à tous les anglophones d'excuser la faiblesse de notre retranscription. Ces entretiens sont présentés car ils contiennent des passages très intéressants (soulignés), bien que jonchés de fautes et de trous. Le second entretien a même fini par être traduit directement.

A. Entretien avec le cofondateur de Manchester Against Road Tolls, Manchester, le 22/03/2009

... how people would behave. There conclusion was that if you look at how people behave, it is a waste of time trying to go through any sort of sophisticated road pricing scheme because most people would react in one of two ways: a very small number will just give up, in other words they would not drive anymore because it's too confusing or it's too expensive. So the vast majority of people, because of the complications, you know : charges vary with the way you're travelling on, charges vary with the time of day, people can't cope with that and they don't like it and they will attempt to ignore it, so they will just do what they want to do, anyway. So it's a way of influencing people's behaviour, it's a sort of very ineffective to doing it really.

If people don't change their behaviour, they will pay the toll. And if they pay, it makes money for public transport ?

Yes, that's true, but it's a very inefficient way of getting income, we can look at the London congestion charge that cost a lot to implement... Roughly speaking: when the charged used to be £5 a day (it's £8 now), almost all the 5 went in the costs of administration. It's a bit confusing because they still made a profit, because a large part of the income comes from fines. Peoples and all the delivery don't pay or forget to pay, and that's not that easy to pay... in London they made... the delivery made it difficult to pay because it's an indirect charge. It's an indirect cost. So a lot of people don't pay the fine and the fines are growing. It starts to £15 it could end up and people lose their car [...] So potentially you can made profit on that, potentially. You don't necessarily collect all the fines, but you don't because particularly in London there is a lot of people who ignore the scheme and just drive around and don't pay, and probably people that the authority can't touch, people living in Embassy, it's well-known but there is a lot of foreign vehicles not only the embassy vehicles, a lot of foreign vehicles. Vehicles from Poland, there was an article about Polish, I think it is polish people,

Polish ?

Oh, people who are coming from Poland. So they are not in the United Kingdom system of plates or licence a large number of those don't pay and I mean I think there is no difference with French or Spanish or anybody else (lol). Then you've got a lot of unlicensed drivers, a large number of people in Britain [...] are unlicensed or their vehicles are unlicensed and they can do that for these reasons. If you get speeding and they see you on a camera they didn't know where send the paperwork. They can't find you

But every cars are registrated, isn't-it ?

Yes, but people...they lack to the registration **lap**. It didn't happen in France, it's only happen here to a large extent. It's difficult to say, but maybe one in thirty or so of drivers on the road driving around is an unregistered vehicle. To an extent, they don't know what their numbers are,[...] but it's a significant number. All what I'm saying is that a lot of people who don't pay which is one of the reasons why there is a large number of fines. But it's also reason why you don't necessarily collect all income. And in conclusion, there is road toll systems where

electronic, and you don't have barriers depends on... it can depends on a censor in the car (with radio frequency device) or it can depends on cameras : they take pictures of licence plates, or it can be both, because whatever a system you've got, you've got to have a camera system as well, because if you rely on any other system and you didn't have barriers, then obviously people will cheat [...] they've got such a system in places like America [...] there is a lot of people who are cheating, which is a big problem. To say an extent, it's quite happy to say that if 19 in 20 drivers are paying, they must make too much to force the 1 in 20 who isn't paying, because they don't want the 19 in 20 who are paying to realise how easy it is to cheat the system.

Yes, but you can use some barriers like in the French autoroutes ?

Oh yeah, that's right, but most tolls in Britain ... all the tolls in Britain have barriers. Some of them have barriers operated electronic, in other words you have an electronic device in your car that open the barrier and all the system that are difficult to cheat have barrier, but such a system I'm speaking about haven't barrier because of course if you speak about any form of congestion pricing like the London congestion charge or what they were propose in Manchester, that doesn't have barriers. We can have barrier on bridge or a single road but if you introduce a toll in a wide area, you obviously can't have barriers all other the place because it wouldn't be alright, because people will [...] how stupid the system is if all of these vehicles have to stop and it soon get anarchy : people will smash through the barriers. Anyway you have prepare questions, didn't you ?

Yes, and the first one is about you : your job, where do you live, where is located your job, how do you go to your job, which means of transportation you use, the number of vehicles that you own and how move the members of your household ?

Yes OK. First of all, I'm retired.

OK and what was your job ?

I worked for a local authority, in the finance service in Liverpool City Council. When I was working I use to go on the bus to work, because it was convenient. Most people who work in a city centre will tend to go on public transport, that's nothing to do with congestion and nothing to do with any toll because the only place where you have tolls in the centre is London, anyway... but the main reason most people goes by public transport is because it's convenient because during the peak periods almost work you will live there will be a fairly good transport system into the city centre. If you're not going to the centre, and you're going around it's different. But where I worked it was in the centre, so I can go with public transport. Another reason why all the people must do that is because of car parking charges ... car parking charges can be seen as a toll or a congestion charge, but to say an extent, particularly where it's applying in a city centre where you [...] have to pay for parking and it's very expensive to pay for parking. It is in itself [...] if you take Londoners in example [...] you are discouraging people from driving there... but if you want to drive into the centre of London, you have to pay to park £30 so if you prepare to pay £30 to park for the day [...] £8 as a congestion charge it doesn't make a big difference to him the charge must be very high to make a difference to people who travelling to central areas where there is already an adequacy or other means the cost of taking a car is probably already high with parking. Some places in America where a year ago the central government gave incentives to Authorities around America to bringing anti-congestion initiatives the idea was of [...] many London-like congestion schemes, I think it was templates none of them are telling what London congestion charge there is a hope that the next central government because this was on the Bush, naturally this will be different on the Obama, but the Bush administration was very strongly in favour of road tolls, to means to pay for roads they don't want to raise gasoline taxes on vehicles fuel and prefer tolls for this reason this was oil firms be quite happy because that will

people want to drive smallest cars if you've got a switch from fuel tax to another form of charging . We think that increase fuel tax is a best way of charging. Anyway...

Can you come back to the question please ? Now, that you are retired do you ever use public transport ?

I mean I use it but I never go out. It depends where I am going. If I was going to the city centre to shop, at Liverpool city centre I will go on public transport, I go on the bus. Where we lived there was a good bus service. My wife still work. She works in a central city shopping centre and she goes by the bus. She never go by car. As I say first, like a vast majority of people going in city centre in Britain they belong to Manchester or Liverpool are probably going by public transport alright.

And about your vehicles ?

My son isn't at home. My wife and I share one vehicle between us and our daughter live at home and she had a vehicle. So between 3 of us, we have 2 cars.

About your involvement in these campaign : when began it ? When became you a MART member ? What did you personally make in this campaign ? What was your role ? And I know that you are also a NAAT member ? Are you a member of another association or organization such as ABD or Driver Alliance ?

My involvement started 6 years ago. I lived in the Liverpool area and they are ... this river the middle of the city, river Mersey which also flow in part of Manchester and out to sea by Liverpool, and they build a tunnel to go from one side to the other and they tolled. And I started 6 years ago by started campaign then to oppose the toll. We went without success, most of this campaign downed . So 5 years ago I got together with few other people all [sward] in Britain to form the National Alliance. We sounds very glamed but in a large extent it's me, because the other people were also involved have very sliced involvement. One of the groups was open in Skye which is in Scotland, it's an island of Scotland which has got a bridge to connect which has a toll on it So there is a big campaign there... people went to jail to oppose the details there There was a big campaign 4 or 5 years ago, but anyway... that's the National Alliance Against Toll, which is my main hat. And then about two years ago, basically is born Manchester Against Road Toll, although at that time it didn't have a name. At an initial meeting, there was 4 of us, my wife and I and 2 other people, one mentioned is Sean Corker because I have some connections with the Association of British Drivers, that you mentioned before the ABD. I'm not a member of the ABD but I allies with them, so I contact them. So when I start this sort of campaign in the Manchester area I contact them. And Sean was there representative in the Manchester area so we get together, with this other guy and we started the group, which at that time didn't have a name. This was never a big group anyway ... All this groups I mentioned, the group I started in Merseyside, National Alliance and the Manchester group are all on the basis : it's very casual, and there is no fees. If you ask people to give you money it's going to discourage them, so no one of them required people to give money. People may have expanses in doing [something or over] but if they do [...] it's from their own pockets. We don't pay anything OK ?

And the website, is it your ?

Yes, the website is me. There is different websites but the No Toll website is me, I have not to do it with anybody else. I concentrate on the news, it's pretty much all around the world a large [...] is base in America because it's logic with the history of the internet and it's all in English language [...] it's all around the world you know : Australia, New Zealand, India, Afghanistan... they have tolls in Afghanistan : different authorities collecting the toll. There is also some stories about tolls in France.. So... We... Manchester Against Road Tolls is concerned by half a dozen of websites at different times. We start but it wasn't very good, but the main is the No Toll website because there is problem with these other sites I started to pay each their that you mentioned... probably we've got more information than the other sites,

because some of the other sites are little ... The NoToll's Manchester site we specializing partly as a source where people can look at news, those who are interested. We are a very small group of people but ...

And today, is it ever a very small group or has it grown ?

You're speaking about NoTolls or about MART ?

Both

Starting with MART. The most MART has ever is probably 30 to 40 people and they were not active at any time. The most people we have at a meeting is probably about 200 to 220 people and as soon as we won, which was basically circa the referendum result in December that was the end. The one other meeting it was dissolve, kaput, dead. There is still one or two people we are still in touch with : Sean, because we have a lot of political difficulties with the small [...] with MART. In MART we only had really two officers. Sean was called a coordinator, so you don't have a boss of it. But it 's like the president, the chief executive or the chairman and probably Sean prefer to be the chairman, but he had the title of coordinator Which is a sort of more casual, less of bureaucratic organization, more informal. And I was the secretary, right, but in my view I do most of the work. It was me that was around the meeting, it was me that chair most of the meetings, kept the minutes, kept in touch and have the point of contact with these people. But we have those principle difficulties: Sean and I fall out because... and ended up stop talking to each other. It was a bit difficult because we have to [...] part of the public eye because it was giving ammunition to the enemies if they realise that we were not united .

What was the point of disagreement?

Right. The point of disagreement was back 18 months ago. Not long after we started We were a small group, with no money, and we tried to stop a juggernaut, because basically the government was backing the scheme they were offering a lot to spend, like two billion £. And a very large part of that, about a half, would be a gift from the government, so... And in the meantime they will give a lot of money ... So they probably had 20-25 million pounds to spend and a large part was for consulting, drawing up plans and so on advice, economists, sociologists, whatever. And a large part of that was paying propaganda, in one way or another, you know: buying drinks for people, publicity material, advertisement in news paper or television whatsoever...

Yes. But what about your disagreement with Sean ?

So. They also have their own publicity machine, because each of the ten councils have their own publicity section, right. And they also have Greater Manchester Passenger Transport Executive and Greater Manchester Passenger Transport Authority who have their own publicity people and they have an acquaintance with the press. The main press group locally, which is *The Guardian* group which own half the newspapers in the area : obviously *The Guardian* but also local newspaper like the *Manchester Evening News*. They work allies with the councils, 'cause ... You're against the establishment basically, you know, the people control things...

I'm not sure to be agree with you because I'm analysing a corpus of *Manchester Evening New's* articles and it sure that sometimes it looks like public propaganda but some other times it's really critic. For instance, there is an article about a meeting of AGMA and the journalist reveals that no one of the representatives come without his personal car.

Yes, you are right, but it's the one in hundred. But there is still 99 percent. You're not quite saying that on the web there is editorials, because what you attempt to say ... on the web is news stories, because almost all British newspapers work is They had to put something on it. What I attend to pose is the news stories and if you think about it , bollocks, it's not a great deal anyway, because news is news so, it's probably bearable for someone else... but the editorial content, the columns where people pay by the paper to give their opinions and those

people who bare their opinion, they are columnists, that doesn't tend to appear on the web, so you're not getting the full flavour of what is the impression people got when they read these newspaper. The head of editorial were a hundred percent in favour of the scheme, if you look on the news stories in my view there was 99 percent buyist. Because in the early stages when we started MART we were looking at the news media some potential allies, potential. It's very difficult in Britain, because Britain is not a democracy. The authorities, the establishment indirectly control what is in the news and the government... the BBC which is the main source of news in Britain: on radio, on the television you've got News 24. It's what Britain most watch, news channel. The BBC is very government buyist, there is a very strong link between the BBC and the government. When the government want to do thing, before to tell anybody, before to tell the MPs, [...] they leave the stories. Before to tell the people directly they lick it, and they prepare issues selected, suggest you these thing, all that spin from the government, they pay spin-doctor [...] it went back when Tony Blair first became prime minister, he had... What's his name? Its press secretary Hansel Camble, he was a mastermind of control opinion in the press. You can look at local country. If you take at the editorial of *Manchester Evening News* you will find close relationship with such a place ... the leader of Manchester City Council. Howard Bernstein who is the chief executive of the City Council, I think is also the secretary of the Greater Manchester Passenger Transport Authority. You know, these people who know each other, socially. They'll go to the same restaurants. So it's very difficult to beat... That was the position we were, as soon as we started, so... the question of what we could do and one of the thing we do is to try get stories in the news media, but the local television and radio tend to ignore small groups, although you make something illegal. [...] Do something and you get arrested, the radio and television people are interested in then. If you try to get facts across, information they're not interested with your story. And the local newspapers, because they are so buyist, you try to give them a story to expose something they won't publish it, they will say this is a gangster policy so we're in favour of this so we are not going to publish it. And that was a problem that we had, so we were advising about what can be done and one of the suggestions was we can try to force a referendum. The view was within MART that if people will gone to decide on this, the scheme will be dead, because the majority of people wouldn't want it. That was demonstrated by the facts in Edinburgh, where they had a vote on it 4 years ago, and I was involved in that, it was defeat by about, I don't know, 3 to 1 votes against that...

But, what about your internal disagreement ?

Yes, I'm getting. The question was how we can force the vote? And there is a mechanism whereby... if enough persons sign a petition, you can force a vote on whether it should be an elected mayor or not. The people who control these councils don't want an elected mayor, right. I mean, you can have one person which is wanting it, because he think that he could be the elected mayor... And in Britain an elected mayor is like a dictator: they have all the power, you know, like the London mayor [...] they have a London Assemble, but they don't have any power. [...] but they can't decide anything, only the mayor can decide. So among the vast majority of councillors elected mayor is unpopular. So what we decided was that we will try to force them to have a vote on what we wanted, the road toll issue, by frightening them by a vote on something that we didn't want, even though didn't want, which is a vote on have an elected mayor.[...] And that's gone to a split, you see, because we put a lot of ??? on that and then some people including Sean, decided that they didn't want to do that, but other people said we think it's gonna work and that's what split the group into two. So you have two sorts of people that were talking to each other

That was about means of action?

Yes, that's right everybody wants the same end, that's what we had in common, we opposed the plan for road tolls in the Greater Manchester area. But the way we do that is what split our group and made very difficult to work together.

But that tend to probably works because ... what happened ? We forced a vote in one area, which was Bury, [...] but we lost the referendum, and I was glad that we lost the referendum, because the best result for us was to narrowly lose the vote. If we won that vote, it was a democratic divert a loss of resources, a fringe thing [...] which is going away the point of what we were really trying to do. But if we lose at a large majority, 99 %, the threat would have gone. So we didn't want to be hardly beat. The best result was if we had loose but there is still be a threat, because what we wanted to do the same process in Bolton

Divagation/repetition

What were the relationships between NAAT, MART and ABD or Driver Alliance, GMMG, FSB and some political representatives, such as Graham Stringer or the other ones against congestion charge ?

That's quite complicated. To start the Driver Alliance didn't exist. The Driver Alliance is an organization started by Peter Robert, you know Peter Robert ?

No, I don't sorry.

He makes a big petition against road pricing...on the 10 Downing street website

Excuse-me, I know

He's the person who started that. He had to be a member of Association of British Drivers, but he didn't do that as a member, he did it as an individual. What in spite, I don't know, he didn't...

Perhaps he wanted his own organization

Considering later, you know, that petition closed just up two years ago now and he started his own organization about 6 months ago... In the meantime, he changed his job [...]

MART was just a one off official organization created for the purpose and opposing it and MART was created on initiative of Association of British Drivers and me (National Alliance Against Toll), right. Obviously to some extent NAAT and ABD could opposing it separately, but ABD [...] Sean, no other members of ABD get involved very much. [...] Anyway, we didn't have any formal or informal arrangement with any other organization. So, the other organization that to some extent had one time a role up in it such as the Federation of Small Businesses and the Forum for Private Business and...

And the Greater Manchester Momentum Group ?

We come back in a moment : after MART, because they are very important. Because what happened is that after MART is started these very (???) of business groups which is also based in the Isle of Man... it's like a tax heaven, it's sort a part of Britain but it's not part of Britain for taxpayers, so people who live there escape British taxes and they pay very low taxes... So you've got a lot of millionaires. So these guys who own an operation called Peel Holdings... Peel is actually a very small town in the Isle of Man it's probably where their incomes come from, their main offices are located in Salford which is part of the Manchester area. They own a lot of things: they own the Manchester Ship Canal, they own Liverpool Airport and very several airports, they own all the Docks around Liverpool, and they've got a lot of shop incentives including the Trafford Centre, which is a big shopping centre around, just near the M60, they own the Salford Quays, which is a big development (shopping, museums, and also things ...). So their vast empire is almost invisible, a lot of people must hate them, but they control a lot of things in Manchester, in the area between Manchester and Liverpool. Soon after we started somebody of the... from Peel, or from the Trafford Centre which is part of Peel, was complaining against the congestion charge. Andrew Simpson was writing in the newspapers that they will oppose to it without they have done something in particularly about it just saying they will oppose to it. So, just after that I try to get in touch

with them. And they didn't answer to my call. Then a bit later on, Sean had got guest in touch with them and they will speak to him, they didn't want to speak with me ... What happened then ... what I'm telling about now is a sort of a secret really...don't tell anybody, nobody knows... Sean map with them and they agree to give money, they say. They didn't give money directly to MART, because MART never have any money, but money was a sort of (pot-of-high) somewhere, not a bank account... to pay for advertising etc. opposing the scheme and they was an advertising campaign, that was in the summer of 2007. Apart of that it was pretty obvious that he was behind it because they wrote advertise in the Trafford Centre, they've got this big thing taking inbound thirty feet tall you know, up to the sky with it name on ita big sign

A screen ?

No, it's more like ... like an advertising sign but 30 feet into the air and they have pay for all of that and Sean was the [...] it relies on... between MART and Peel Holdings. To that time were operating by themselves. To say an extent, they were operating on the cover in its work... all what they want is the secret they opposed to it, because most people would not realise in what extent they paying for those advertising against this. What happened then with that ? I think ... the relationship between MART and Peel was only very weak, anyway, because it was many based on Sean, nobody else of MART, this is quite few but, pretty much haven't anything to do with Peel, it's just Sean. And then, there was another fall-out because we talk about the referendum before and for one reason or another ... I don't want to go into the details... Peel didn't know what was going on with the referendum they decide their own things ...

Can you repeat it slower please ?

OK, toward 2007 we decided to go along this referendum route, the mayor referendum, part were along that. Peel get involved, they didn't want this mayor referendum to proceed. So it presents a rift between Peel and MART. So they haven't a formal relationship anyway but it presents a rift, you see, and... not only talking to anybody although Sean, they stop talking to Sean for a long time. They will try to tell Sean to do things, to give instructions to the rest of us, but the rest of us went out with any lags, you see, and this sort of instructions from shadowy firm. What happened then is that, I think, Peel decided that they will come up more into the open and they will go their own way. They are a very powerful group, very powerful, so they've got all these contacts with other firms, so they set up the Greater Manchester Momentum Group. The Greater Manchester Momentum Group is basically Peel started that. And Peel [...] they made it with a hundred firms, along with it it's a logic of incentives undirectedly. To say an extent, a firm called Kellogg's, they made the corn-flakes, they were responsible for the publicity signs in the Greater Manchester Momentum Group because they ... publicity ... can make publicity for the Momentum Group. But the logic is ... the Momentum Group largely through money, they had an office somewhere... but to a large extent, they just pay people to do things for them, so they just hired an office then, and they hired publicity people and so on, whatever... because they've got a lot of money, potential billions of pounds [...] but they can easily put a million £ or a couple of million and not notice it to the town-center. A large amount of money compare with MART who didn't have money at all. But this large amount of money compare with what the government and the authorities, because they were funding 3 billions £ on it... and it was the GMMG that mainly had the contacts with the politicians, right. MART to some extend had casual contacts with the politicians...

And which ones ?

Well. There was some flight contact between Sean and Graham Stringer, it was only flight and maybe over-flight contacts. From time to time we tried to send messages to the councillors [...] 'cause you've got 10 councils and each council has got 70 or 80 councillors,

so there is a lot of people involved. So we've had some flight contact but too many really, so we never had any formal contact, we never had any frequent or regular contact. This people were sort of drafted in by the GMMG and mainly to ... you know, they must have a casual meetings so right a work kind of meeting when they will discuss what the tactic will be, and also they attempt to be the main spokes people... Among the party, the MPs and some amount of politicians the main spokesperson was probably Graham Stringer, he was the most or he tend to be opposed to it because he's opposed to the establishment himself... he has been the leader of Manchester City Council although while he was the leader, he said he was opposed to any plans for the congestion charge, so he was consistent...

And he is a Labour.

He's a labour, but he used to be the leader of Manchester City Council, because almost all councillor in Manchester is labour [...] so there is the relationship toward the (???) toward when it's coming to the referendum...he's the best in that... MART out : publicity material and the final stages : September, October, November... before the actual poll, it's took place in December. The GMMG paid for us the publicity, at their own pocket directly, they paid for advertisement...

They paid for their advertisement, but who paid for yours ?

We don't have any advertisement. In the summer of 2007, when there was this shadowy relationship mainly based through Sean, there was advertisement that was done in the name of MART, but Peel had pay for, right. But by the time we come to 2008, and all the publicity leading up to the poll, at the end of November and the beginning of December all the publicity before that and all the advertisement that was all directly paid by the GMMG. MART didn't have any advertisement.

No advertisement, but the paper you gave to people, the leaflets ?

All what we did, some members do that stuff from their own pocket, right. So there was some publicity material, at a very small scale... you know, 2000 pieces of paper. They were individual paid for. But what we do from a farther extent is that the GMMG distribute their stuffs. So they gave stuff to us and our members distributed. They also distributed a lot of stuff themselves by paying the distributors, they used the mail, post officers, given in hand, maybe they paid a couple of thousand pounds to deliver leaflets to every house, we also deliver stuffs for them for free...

Why, sharing the same goal with GMMG, didn't you merge with them ?

They didn't want to... we had to be happy to have a formal alliance with them, but they didn't want to.[...] disrupt of reputation, they didn't want to associate with us openly and in particular their didn't like one of our members, its name I will not mention, they didn't like him.

Il me montre les affiches financées par GMMG, les tracts (celles avec le requin, il m'en fournira des exemplaires à la fin de notre entretien)

This is GMMG. It's not GMMG, it's stopthecharge.co.uk, that's the GMMG because there's a bit confusing with all these different websites. They started one website calling himself the GMMG but it was a sort of professional looking website, a serious thing. They then decided presumably after taking publicity advise they want more popular looking, more colourful so they went to this... they started the second website which they called stopthecharge...

There was a lot of different leaflets... But the lots of different things that they paid for they in the (???) they paid for maybe a couple of millions of this leaflet, 10 of thousands of this posted with 5 different designs, car stickers... you know, to go back on car windows, maybe 3 millions of them...they paid for... big rolls like this the same signs to take outside houses [...] Whether it had any effect, I don't know... because... right from the beginning when we decided to try force a vote with a dedicated vote, we would win, and the councils would lose.

Obviously all the publicity that the GMMG paid for probably helped, probably... but I think that we would win anyway.

Yes, but it helped.

Yes, particularly... they have a lot of money... and I mentioned all the money that the councils spend but there was other groups, you see, opposing it... they would be financed in a way and they were spending a lot of money in advertisement, that was very shadowy... it was sort of donated... coming from Friends of the Earth or whatever, Green groups, (???) groups whatever, but this groups don't have great –they have more money than we, because we have none – but they hadn't that much money... so we suspect that the money they were using was coming from somebody else.

And who is the suspect ?

... partly it had been indirectly from the government or local authorities, because the government and local authorities have lots of ways... they've got sort of client-organizations (???)... so they give money to somebody else like semi-official and then they give the money to somebody else... so indirectly goes from the government to a campaign group... But it's also businesses, there were very businesses that would make a profit... half of all the property developers since they can make money with it... obviously with property inside the walls. Obviously if you've got property inside the cordon residential property and it tends to go up in price... or if you've got business property just outside the cordon that will probably go up in price. Or if you hope to sell equipments... You've got people of IBM involved because IBM they were involved in this stuff of congestion scheme... If you take a look at the London's congestion charge scheme, IBM got many millions so they (...) to contracts so how do then some millions to ease it fair well (...)

But is there no rules about financing in a referendum campaign ?

That's a very good question. That's right. But it wasn't a referendum.

And what was it ?

In Britain, there is two different things : there is a referendum, right . If you want have an elected mayor, that's a referendum. And there is few other things which under the law will be a referendum. And if it's a referendum is subject to a very strict set of rules. You've got to know where the money is coming from and the money spend is limited. It's like a political election. If it's a local poll, and this was a local poll, everybody... apart if you go on the NOTOLLS site you see we make a big issue and say « it isn't a referendum, it's a local poll » because the rules for local polls... basically there aren't any rules... There's an act at parliament that say that a local authority can hold a local poll and that's it... there's no rules, they can do what they like, they can cheat, they can lie, people can spend as much as they like on it, they can hide who they are... they can ignore the result... you know, they can even ignore the result if they wanted to. They didn't of course because whatever the law say in practice they couldn't. But with a local poll they can spend as much as they like and they could hide - both side to some extent - can hide where the money is coming from. But in terms of the anti-charge side, it was clear where the money was coming from, because in the run-off of the poll the result coming from the GMMG nobody else spend any money ... a few individuals paid for a few leaflets but there was no advertising being paid... all of them were pay by the GMMG. And it was clear who they were because if you go on their website you can find the names of their members...

OK. Next. For you, was it a civil society debate or a political party battle? I understand that in the first times, the press shows it like a debate among government, local authorities and experts about how to implement a kind of road pricing. Since 2007, the public opened his mouth, and maybe its voice can be hear in the political arena. But for you, was it essentially a debate among experts or an issue open to everyone?

Basically the idea to have some sort of road toll or congestion charge is being nothing around for a long time. What happened then was that about 4 or 5 years ago the government decided to do something that they wanted to push, one way it was going to do that... it is something which is called TIF or the Transport Innovation Funds, which initially was offering quite small amounts of money, like a million £ or two, to local authorities that wanted to explore the idea, and trying to come back congestion by introducing a congestion charge, right. That process went on for 2 or 3 years. It was only in this part of Britain including Greater Manchester and it was only about 2 years ago which the stage where Manchester's Authority decided that they will definitely to go ahead with this process... when actually (???) mistake because full bound scheme and apply to be the jackpot... it decided (???) to go down and that was the point, 2 years ago, when MART was created to fight them. Basically what went on then was a sort of political campaign which initially was just MART, even very small voice to try oppose what the powerful establishment wanted to do or (...) later on, you have Peel and then GMMG was formed by Peel also get publicly involved...

And the Green associations ?

Well... Yes, but their involvement early on was very small, because they don't needed to be involved... you see... because you've got this vast powerful government machine doing what they wanted. So they didn't need to be involved... where on the other side, it was just (...) So they didn't (...) in the early stage

And to respond to your action ?

Ah yes, to counterbalance ? Yes, I mean, that sort develops.

You spoke about the establishment : you've got Peel versus the Local Authorities. But at the people ground : it was MART and , I think, your opponents were the Green-group activists...

There was various things... one of the early groups that came out was supporting the establishment, because it wasn't so much that we will fighting with other campaigners particularly, these other campaigners were there just to support the government. In their opinion they stooges [???] almost ...(???) of the authorities

I met one of these campaigners and he said that he wasn't absolutely in favour of the scheme as it was presented. He try to put some pressure on the politicians to adapt the scheme in a green way, because it wasn't so much: the scheme didn't take in account the various vehicles and their different emissions. So he tried to influence the authorities in the shadow and publicly he was campaigning in favour of the scheme, because he thought that it was better than nothing. He was as you with Peel, not fully allied ...

I think it was different because they, even though one percent opposing, were supporting the government. They had directly or indirectly all the vast resources in power, the government the local authority machine behind them, we didn't. The allies groups that were formed, not a real creation, it seems that was an artificial group called Clean Air Now or CAN and it was them and they largely thought on the basis that ...car pollution and all this sort of things and thought on that basis. To say an extent, the impression was that they were supported by the authority and they have possibly been founded by the authority, not a hundred percent... but in part. You've got this green activists : Friends of the Earth, World Wild Funds, the cycling establishment. The sort of people that were our enemy when I was opposing the similar scheme in Edinburgh. They are some Green lunatic print, the « tree august » as we sometime call it, were basically opposed to roads, opposed to cars, almost opposed to modern society ... they want to come back to a sort of agrarian society or a communistic society, where you have your home in the trees, travel on public transport and so on, like 1984 ... You have them... And then of course, you've got another group who was found really late on, I think probably it tried to counterbalance the GMMG. So you have the GMMG, which is the businesses who for one reason or another, presumably selfish reasons ... it's not to help everybody else, there

not interested in, but it threaten their businesses, were opposing the charges ... The council put in this way that other companies to form a counter organization. How is it called ?

United Manchester ?

Yes that's right ... Manchester United, United Manchester...

United City !

United City, that was it, because of the two football teams : Manchester United and Manchester City. That seems to be a very artificial creation because the government gave the go ahead to the scheme round about April-May last year, that the government said « We accept the scheme », because the councils submitted this scheme at the end of July 2007. And the government said, one year later (lol) round about May last year (2008) they said go ahead ! United City came up... pretty clear that the establishment twisted their arms to get some sort of council wait for the GMMG to give the impression that it was an equally strong part of the opinion that was in favour of the charges. In our view, that was rubbish because not only the vast majority of individuals opposed to charges... if you talk to small businesses, you know : shops, garages, sweatshops, any sorts of small business : they don't want charges. There's also two reasons they don't want because charges may affects directly their businesses, it may affect their customers and it may affect their employees. And apart of the financial effect, it's the hassle. If you have a congestion charge scheme you've got bills, you've got to pay it, you've got several mechanism to pay for this things... businesses have enough problems, so they don't want it... The only businesses who tend to favour the scheme are big businesses, so fat cats, the big bosses, the people who won't drive around in small cars, you know, they're travelling in first class on trains or on planes, or taxis or Chilton cars, you know. They're the enemy... Road toll tend to be a right wing establishment thing, in my view. But you very often get misguided, naïve peoples who are greens (...) it's not the case universally because... one of the group in New Zealand who opposed toll there was Green Party. Because green can't be socialist and socialist generally are opposed to tolls so the fact that the Greens in Britain tend to favour the toll is unnecessarily a universal thing it's something to do with Britain, with the social conditions here and maybe the low level of mentality of the greens, you know, that easily tricks. They seems to have very poor ideas of economics, they don't see the money that is wasted on the London's congestion charge. They don't see all the firms that profit from running this scheme, they don't see that if you've got some social effect of road toll, it's the poor that are affected at worst... They easily say « oh well ! we look at the poor because we will use the toll money to give it to them in some way » [laught]. But in my view it's a nonsense, because if you want to help them, well, yes you do that with some form of tax but you do it by using an efficient tax... a tax who is cheap to collect [???] you don't use an expansive and regressive tax, which is what congestion charge are. One of the thing they said in Manchester is « oh well, we're bringing some sort of scheme so that people on lower wages will pay but can reclaim something back. In Britain, it's what is called a « means tested benefit ». It's something that you get from the government or the council either it's in cash or in kind which depends on your income... so if you've got a small income they would give you some money, or if you've got a low income you won't have to pay for meal to school or ...

Or you don't have to pay for congestion charge ?

Yes the means you have to fill in some sensible form and you have to tell somebody what your income is and you have to apply. It tends to be that, depending on what it is [???] People don't like means tested benefit, it carries a stigma... So suggestion that you would ameliorate hardship from the scheme like this, by a means tested benefit isn't something that somebody who will socialist which is why I was saying that the Greens in Britain : Friends of the Earth or people like that have some strange friends ... they are friends of the fat cats, the rich businessman the sort of people you will expect they are oppose but they don't.

In every controversy, whatever you think you finally are with persons who are very different from you. It can look strange that you are in the same camp, but you are.

Yes, that's true...

I have a lot of other questions to ask. The first is : do you recognize the reality of the congestion issue in Manchester ?

Yes.

Do you recognize some environmental issues on earth ?

Yes

Do you recognize the diminishing resources of fossil energy ?

Fuel is running out, yes.

If so, what are MART's propositions to solve the problems ?

There is something on the website where I detail it so I will email you the link, so I can answer through it. But speaking personally and to say an extent, this is one of the messages we put on the NOTOLLS website in the news pages to say an extent it's quite a strange question of economics, the banking crisis and global warming because they don't believe for the toll to block global warming...I mean, if indeed we did believe it then the logic of believe in global warming is that you would probably want to discourage the use of fuel, this should mean that you must have fuel taxes where the people in favour of congestion charging and road tolls seem also to reduce or remove tax on fuel, so proposing tolls or congestion charging because of global warming it doesn't make any sense. The other issues...

It makes sense if you charge differently the different vehicles ?

That's nonsense, isn't it ? (...) it's a stupid thing that the Greens say because if you look at it logically and rationally, if one of your aim is to reduce fuel use, you have a tax on fuel. You don't tax something else and then say (...) This is a nonsense. That's a very crude and imprecise ... The amount of fuel that a driver use depends of a lot of factors: it depends how you drive, it depends on when you drive... because if you drive during the busy congestion time you will use more fuel. So if it's that expansive you will not make an incentive to drive when the driving conditions are easier because you are using less fuel. You are also using less fuel if you drive more slowly, somebody who drives very fast and stop/start races up to traffic light and stop/breaks, will use up a lot more fuel than somebody who drives a sort of moderate style... accelerate gently and flow down gently. So to suggest that it is rational to have, if you want to discourage fuel use, to have something else a tax on fuel...

What I was starting to say is that the main issue, in my view, is that the world population is out of control. The main problem that the world has got, the main problem that Britain has got, the main problem in Manchester is growing population ...(...) we can't fit all this people in. Logically what we should be addressing and it doesn't matter what the problem is : food's possibly running out, fuel's running out, space's running out, congestion on the roads, wars. Whatever problem you've got the most significant factor is ... you know, what happen to population because if population is increasing you've got pressure. One of the reasons that they said they wanted a congestion charge in Manchester was, they said, economic expert do projection on the next 20 years and they said that Manchester is doing very well and because it's doing so well, they could have something like 100 000 extra jobs in Manchester, so because of the congestion they wouldn't get 300 000 extra jobs but they only get 100 000. And one of the thing that we said « if you're talking of 100 000 extra jobs, never mind it's 100 000 extra jobs. 100 000 extra jobs alone, that's what they were predicting without congestion charge, it's the twice in extra-people, it's the twice in extra-house, it implies more hospitals, schools, shops... there isn't enough space for that. **The problem we've got to address is not congestion, it isn't food shortage ... the problem is that the population is growing.** What can you do to stop it ? That's the problem.

I can understand it and I agree partly with the problem of population: it's a very important parameter but...

It's the only important thing.

... but with the same population you can cope with the problem differently : you can locate the population differently on the same territory : you can decide to disseminate or concentrate the same population on a very different amount of space.

Yes, but it doesn't address the main problem. In Manchester they use... the excuse that they were giving was that Manchester was not grow as much if you haven't a congestion charge rather than addressing the main problem which in my view is that, you do not want Manchester not to grow : Manchester is already too big, it's already overcrowded, the roads are already congested. What you want to do... If you don't address that problem, all you're doing you is ... eventually you can reach position that you can't cope and all what you're doing is a 100% temporary cure when you won't stop the problem from getting any worse. When you stop the problem from getting any worse, then you can decide what you're getting to do. What's the best way to resolve it ... You've got to look at the main problem. The main problem isn't congestion or anything else. When you've got in Parliament all the MPs debating laws on this, that or the other, 99% of it is (???inutile ?) They don't address the main issue. In standing countries, including Britain, which is the population is growing and that growth in population is a problem.

I'm OK, but what I was saying is that when politician use that argument I think it's like when a business say to the politicians if you vote this bill, this tax, I will go somewhere else and you will lose 10 000 jobs : it's blackmailing with jobs. It's an argument to threaten population: if we don't make this congestion charge we will lose some jobs and you will lose your job: it's a semantic game. For me, there is a true problem, yes, with population but with the use of space. The more people are disseminated on the territory the more they need to travel a long distance to go to work, the more you need energy to move this people. The same population on a very smaller territory, don't use the same fuel. So I think that beyond the congestion charge issue the idea of the authorities, and I think that they are smarter than their arguments in press or TV show. I think they hope to concentrate population inside the inner district and to stop the movement of population so far away. Isn't it ? Maybe...

I think in Britain the last 20 years you tended to have a trend where people no doubt from scientists. They no doubt from their words. To say an extent they moved out far porporer [???] field, that may involve more travelling by car, more travelling by public transport. In the London area, a large numbers of volunteers in the scheme were in fact they doesn't commuted by train. And trains use up as much fossil fuel as a car...

When it's not electric

Even if it's electric

Yes (je réalise l'exception nucléaire française)

At the margin all the electricity consumption come from fossil fuel, not in France because you've got a logic centred on nuclear power. In Britain, there's a large use from gas and oil. The renewable resources and the nuclear energy, and to say an extent coal, it's the fuel that's used at first, because the nuclear fuel is (... ???), there is cost in building the power station and running it. Not with the fuel. To say about renewable : the wind, the (???) and the whole source are basically free, so that electric use anyway. So at the margin if you're talking about any additional use of electricity or any use of electricity that you can stop using and do something else instead, the effect would be that they would be less oil and gas and oil burned ... They wouldn't be less...when those (...) or less nuclear power with it robs in the eating up the water to 10 generators. At the margin it costs a lot so... The person who's travelling 50 miles into London on the train rather than car is probably using more fossil fuel...What was

the trend in Britain the last 20 years, I said, people are tending to move out and they have been trying to encourage people to come back again, right. But it's a long standing policy, it's nothing to do with congestion charging or road toll.

Don't you think that congestion charge can be a mean to counterbalance urban sprawl ?

That's not an argument used by the persons in Britain who advocate congestion charges or road toll, they never openly said that one purpose was to encourage people to live in the centre. Because if you think about the only example... there is only 2 congestion charge in Britain, at the moment anyway, one is in Durham city, it's one street, one small street, it was the first congestion charge in Britain, it came in before the London one and it applies only to one street, so you can forget that... The other one is the London congestion charge... the original zone which as you possibly know two years ago was doubled in size, but the new mayor Boris Johnson said he's gone to reduce back to the original size... If you take that original zone, to suggest that in anyway the purpose that charging that zone is to encourage people to live in that zone...

No, I don't think it about London, but when you look at the choice of Manchester: the 2 rings and where they are located, you can think that it can induce a ...

That's what I say, I mean 2 rings... if the inner ring would be incentive for the Manchester one so it would be a nonsense to suggest it will encourage to live within that small ring because it is only a small area and it's largely a business and shopping area so you can't possibly have a large number of people living within that. And if you take the other ring, well that was the M60... well that wasn't the ring, the boundary because somebody thought « oh well, we want people to live inside that boundary and not outside » ... that was the boundary because it was the easier place to toll because where you've got a big motorway like that, there are very few places who cross it, right. So the number of places where you have to put your equipment on is reduce. That was the reason for that, it was nothing to do with encouraging people to live inside. They didn't say that, they could not say that, because if you take the ten councils of Manchester, a large part of them are wholly or partly outside that ring, so they would be open arms they would never accept that scheme, if that has been openly said to be one of the ends of this. I had never heard that. What you're saying, I can see it logically, but never. You couldn't because it would be divisive... you'll be dividing, you will forming a sort of gold area and a grey area, the inside part of the ring, the toll-cordon would be favoured and the area outside would not be favouring, and all the people outside would open harms because they are the people mainly affected. To say an extent, it was the case in Edinburgh because the Edinburgh scheme that was two cordons... Edinburgh isn't as big as Manchester... the central cordon was a very small area, the city-centre, the outer cordon was pretty much the Edinburgh City Council boundary which meant that the people outside the city, outside the Greater Manchester area as could be here, have to pay to come in. The people outside the cordon were giving a vote despite that even the people inside, all the people in Edinburgh who voted for or against it, they all lived within the outer cordon. But you don't like it because people don't want to pay tolls, they don't like any tax what sort ever. All the taxes and the charges you could possibly have, the most hated one in the history is a toll, people don't like them.

Another issue is the funding of public transport. It was the big argument of the councillors?

I don't think that public transport was an argument to the Manchester scheme... they were saying that they will get lots of money to pay for it, but those who opposed the toll weren't say that they oppose public transport and they weren't necessarily saying they oppose subsidies public transport, what they were opposing was that any subsidy to public transport whatever be for investment or whatever be in running cost should come from road toll that was what they were objecting to.

You were speaking about increasing fuel tax and you said that it was smarter ...

No, no, no... Fuel taxes are smarter... in Britain fuel tax is already really high, so we wouldn't be proposing increase fuel taxes. What we were saying is if you had to have any additional tax, and this is what most of people they would say, not only those who... If you have to have additional tax, then the best way to guessing that additional tax is on fuel. We're not saying that it should be...

I understand

Right

If you've got some proposition to make to solve the lack of fundings in public transport, what are they ?

Ha, that's completely ... The British government spends something like 650 billions £ a year, it is that order, it's a lot of money. The amount of money they goes in subsidy to public transport is probably the order of 20 billions... So it is about 3 or 4 percent, isn't it ? How much of the tax goes to what public transport as against social security or pensions or hospital or schools or dumping bombs on Afghanistan, whatever... It is a political decision. We, as an anti-toll organization, we wouldn't want to suggest to put money on to public transport is more important than the others. Personally, I don't think we should have soldiers in Irak and Afghanistan we could save a lot of money and bring those back... but if you did that, that will not give you more money. There is a lot of things that maybe most people would agree we spend money on and we shouldn't spend money on, but it wouldn't then, probably not have an agreement to what is the most important priority to spend this additional money on. If you [augmented ???] tax on fuel it might be the most people will think that schools or hospital are more important things spending on than public transport.

Without to discuss the hierarchy of budget priorities. I just speak about one problem : public transport needs money...

All of these things education, transport, whatever... are all basically people saying « well, we want to give you this money because we think we're doing something important, that benefits people and we're not going to charge them for it ... the end that we need, or we don't want to charge because we want it to be universally available, appropriate for using it, and then we want to give you that money ». But that's a political decision to have priority. There is no rational way, as say « it should go to cause A or cause B ». It's a political decision. If your focus is on public transport or on reducing congestion or whatever, you might say « public transport should be the biggest priority for any money that is available at the margin », but that is my view and I haven't got THE view on it. I can see that there is cases to spend the extra money on different things and even if it was accepted that « public transport should be a priority »... I wouldn't necessary agree with the way it will be expense because what you tend to get, is part of the establishment to get, is back to the rich, powerful people who control the country and what they like to spend money is on big capital schemes, let's build a metrolink line, let's build a lot of trams or whatever. That's putting money on to that, that isn't necessary the best way to spending the money. The best way to spending the money is making the buses cheaper, reducing those fares or by even making buses free. Some of the people in New York who don't like the cars, they like to charge or toll on the car, one of the things they argued for is making at least the buses free, trains and trams is different because they are really expensive and you could argue that they are a premium service and you should charge them for that, even if it's subsidized. But the best is in London of course. The former mayor Ken Livingstone said that all children must be free on London buses up to the age of school, I think it's a good argument for that. So there is priority you see. It is a question thing to say we want to spend money on public transport because that will help. It is the question of where it should be spend and I wouldn't trust the bureaucrats, the politicians, the bosses who control it to spend it in the way the best to the people, the best benefit for poorer people and the best

benefit on reducing congestion. They will spend it on those schemes that generate a lot of profits for contractors, they will spend it on the things « big [track cheat] schemes », tram line or whatever.

You're speaking about free public transport, but when the buses are full ? When they are empty OK, you can make it free to fill them, but when they are full ?

You need more buses obviously

So you need money

The case in Britain is if you are a pensioner, those of over 60, bus travel throughout Britain is free. Anybody over 60 travel with bus free. You could have an extent, as in London, and say « Anyway where in Britain, if you go to school, travel on the bus is free, so you introduce it gradually ». You could say « well, travelling on the buses, a certain time is free. Different things, you can do it gradually. It's not a question saying « well done we can't solve many buses and we can't organize make the buses free », obviously you can't, and obviously you need to know how many takers would be but it's a thing that you can do gradually. In my opinion, that would probably be a more efficient and better thing to do because trains and trams are not economic, even if the train and the tram far from the sky doesn't cost anything, the running cost of them are so high, and the space that need it for them is so great, a train line...

I'm not sure, beyond a limit of traffic density, rails are more efficient, isn't it ?

Given the same amount of space, if you have a dedicated track and you're running trains on it or running buses on it, the buses would carry more people than the trains.

I'm not sure.

Well, I have contacts who studied this If most of train lines in Britain were converted into bus-way. There is no car on it, only buses run on it. You can carry more people than the trains. It's because of the ... trains are very dangerous, they are very large, heavy, they require a long time to peak up speed, they require a long time to slow down, they need to have big gaps between them. You can get more people on the buses than you can on the trains. Anyway, we gone away from your questions.

Yes. Sometime paradoxically public transport can help to ease car use. In Oxford Road, I think that the currently bus system creates some congestion...

Bus lane creates congestion.

If the buses were staying in their bus lane, they don't create congestion

If you take a road which has got 2 lanes, and you say, one lane is just gone be for buses, all the car have to go on the other lane. The amount of additional... amount of cars... of people travelling by car that encourage people to travel by bus, and therefore reducing the number of car there is on the road what it obviously does. So, if you have a bus lane, generally I mean, you can have exceptions but in most cases, when you create a bus lane, you increase the congestion for the cars. The cars are going slower. The buses are going faster, but the cars are going slower. And therefore you've created congestion

Yes, but it is worst if the bus don't stay in the bus lane and run outside.

Yes but they don't have to do that. The basic problem is the fact that you've got a bus lane and the fact that the creation of bus lane increases the congestion. Wherever you bring a bus lane, you increase congestion. What tends to happen if you've got a certain amount of congestion some bright park [???] working to the council centre, who doesn't like cars will bring the bus lane. If they could create a bus lane out of nothing, on another depth that would be fine, but they don't. What are they doing ? They take away half the space from the road users and that create congestion. But along the road and particularly at junctions it increase the congestion generally ... So if you wanted to reduce congestion, you will take away bus lanes, obviously...

But if you take away the bus lane, the bus will run slowly and nobody want to use it

No, less people will use it. More people will use cars, that is true. But you still have less congestion because all the more people be using car, you won't get twice as many cars and you've got twice as much space. So you will have less congestion. But come back to the point you were making, obviously the more people that go by public transport the better it is to people who want to go by car. And that is an argument, to saying you fund part of the costs of public transport from general taxes because it benefit to everybody. It is not, in my view, an argument to say « well, we'll tax the drivers » because obviously, although car drivers benefits from some people using public transport, the people who benefit the most from public transport are the people who are using public transport. So surely, if you have to fund any subsidy it should come from everybody, because everybody benefits... so there is an argument for that, but there is no argument at the way the Manchester congestion charge scheme that the benefit of people from public transport will take more money from the car drivers and going to give it to people who use public transport. It's an argument to take money from people of the whole, through income tax or housing tax not through road toll.

It can make sense to say « it's an incentive, we want the motorists reduce their car use »

You back to say « well, we want to force people not use their car, so we gone to make some charge on it». Drivers don't want it, there's also two reasons why it's unpopular : it's an inefficient tax, it's uneconomic, it's regressive and therefore...

I'm not speaking about the scheme as it was propose. I'm just saying : does it make sense to take money from the motorists to fund public transport ?

No, I don't think so. Some people agree if you take the Association of British Drivers, they do support that, I don't know why, their position is unlogic, anyway... but if you want to fund ... To the extent the drivers are gone to be charge a lot more as currently they are in Britain, then ... In Britain, roughly speaking, for every seven pounds that drivers spend on taxes, about one pound is spend on the roads, so the government make a profit : about 6 pounds out of seven. Now that could probably go to the general pot. So when the government spend that on making bombs or hospital beds or school priorities, or subsidies in rail. I personally will not be in favour of earmarking part of that money that drivers pay and say « well, we will spend that on public transport ». It would mean anything. **It would be a trick, an accounting trick** because given the drivers are paying a lot more anyway and giving that, the government is already putting money into public transport, the same apart of the drivers tax is earmark public transport is a nonsense. It would mean anything at all. It would be a trick to try... more than a trick, it would be a lie, because it wouldn't necessary having effect whatsoever, it would just be to trick drivers into thinking where the money is going when it could just be use to droppings the bombs on a village in Afghanistan.

When you said that for every seven pounds, only one is going to the roads are you speaking about investment or operating cost ?

All together, very little for investment...

You're speaking now. But before ? In the 1960s when the motorways were build. A huge amount of money was spend, you don't take it in account ?

That's dead. That's dead money. That's been spend. It's like the Great Pyramids or the Eiffel Tower in Paris or the House of Parliament or the street of your house. That's all in the past, it's spent. There was many charge for it. They don't need charge for maintain it. You can't have to pay for the persons who built it. The people who built the Pyramids, the people who built the Eiffel Tower, the people who built the street in front of your house: they are probably all dead. They don't need to be paid, they've been paid. We all benefit. There is a lot of things in life: school, park, hospital, paintings in art galleries, the Mona Lisa painted hundreds of years ago: we all enjoy them, we don't have to be a charge for.

But if the money of investment was a loan, you must ever pay it

How you could be, if it was. When the Pharaohs built the pyramids, I'm sure they didn't borrow the money. It's the same for the street outside your house. It was paid a long ago. In Britain, I think it's the same in most countries, governments basically do not borrow to build things.

In France, the autoroutes were paid with loans and they are tolled.

Yes, that's right, but that's just a trick, you've been tricked. Basically the way governments normally operate... when there is a lot of demand, people want to spend money on this, that or the other: some of rich providers will make it free maybe a contribution ... if there is lot of demand. They've got lot of taxes, most and most of taxes taking one year with another, they will keep it in balance, if they can't keep it in balance one year... if they would not have enough money coming in to pay for the money which is going out, so they've got to borrow. The government in Britain can't borrow enough money at the moment, the government in America have to borrow two trillion dollars... the government in France must borrowing a lot of money. To say of a government scheme « well ! What we are borrowing money for is that road » is a lie. It's a lie

Why ?

Because they've got a lot of money and take a lot of taxes in, and they need to borrow some money ? So why should they say they borrow the money to build a particular road. That is a lie, it's a trick. You've been deceived, it's a common trick. Because they are hand in hand with tolls because one of the justification for toll is « Oh, we will borrow to pay for this and we've got to pay the borrowing back and therefore we've got to have the toll » that's a lie, because if they needed to borrow, they could borrow it anyway... The gold in Britain is probably be borrowing for a hundred of billions pounds this year... a hundred of billions pounds isn't been borrowed to build a road, they don't need borrow to build a hospital or school, it has been borrowed because the government is in the red. They could come and say « Oh well ! a billion of that must be to build that road other there, they've got to put a toll on it ». But that is just a trick, it's an illusion

But it's not a nonsense to say « we build a road and we want that the users pay for it », is it ?

But road users are already paying to the government in taxes far more than what is spent on the road. There's no justification for additional charges. Obviously governments are always looking for money, so they can trick people one way or another into paying them some more money for a service that they should already have. Governments will do it, if they can get a wealth on it. Although, we were in France a few times and we noticed when we go on the « péage » that a large number of vehicles at the « péage » are foreign vehicles, you know, like British tourists going to the South of France or something like that. Most French drivers sticked to the ordinar roads, aren't they?

Yes

That's right, so if I was a French driver, I will complain to the government, I would say « well, why should we pay the roads, we pay enough in taxes.

When he's going on holiday, the French driver often chose not use the toll road, he prefer the free smaller roads. But for the lorries, the business travellers, etc. they use the toll road, because they save a lot of time, and they pay to travel faster. It's quite fair.

Yes, but if you look the world as a whole, the people travelling on the French péage, is that the road will be empty. And it's the same in Britain, we have just one « péage » in Britain, it's called the M6 toll, near Birmingham. It's the only significant land of toll road in Britain, like a French « péage », it's virtually empty. From an economic point of view, that's bad economics. If you build a road or any significant piece of infrastructure, you want people to use it. You don't want them to be clogging up symmetric roads and causing congestion, travelling longer, probably more accidents, using more fuel, causing more pollution. You

want them to use that road, so you don't put a toll on it. In effect, charge for using a road through the fuel taxes. You know that people need to fill to use the road, they have to put fuel in their tank, and this tax on the fuel: that is the efficient sensible way to pay for it, it's not to have a « péage », that's a crazy, inefficient, uneconomic system.

Yes, it's maybe uneconomic, but it's an economist idea: the road pricing.

Yes that's because... a lot of economists are right wing economists who basically believe in a market economy, where in their way you have to pay for everything. You will pay to walk in a street, you will pay to breathe this air, you will pay to go to school, you will pay to go to hospital, you will pay to go to museums and art galleries, you will pay to go in a park, you will pay for everything. And you will pay the full price without subsidies... it means no subsidies for public transport.

In their view, I'm not sure...

It's a market economy. In a market economy, you pay for everything and you pay a price which is the cost of providing it plus the profit to the persons who is running it.

When you speak of the two roads : one free and the other one tolled. Their idea is, for me, that if someone wants or needs to go fast from A to B and have got the money to pay for this possibility: he must be able to do so. So the state must build two roads : a free one, but jammed and a tolled one, but faster.

It's inefficient. If you've got to build two roads rather than one, you've got to use more space, because even if you build two small roads rather than a big one, two small roads will take more space than one big road.

No, sometimes they are speaking of a two lane road with one lane free and the other tolled and the price increasing with the congestion of the free lane.

Yes, you have that. But there is very few examples of that in the world, very few. There is some in America, and they are like everything else that concerns this people, it's a stupid crazy dangerous idea. The research in America... in American they call Hov lanes because most of users are carpooling or car-sharing or High Occupancy Vehicles. What they decide is that nobody hand them, and the other drivers say « well, we are congested here and nobody using that. Isn't that stupid ? » and then they said « OK, we like to use it, but we will put a toll on it » so they become HOT lanes High Occupancy or Tolled lanes. [...] the free lane stay full and the tolled lane is still empty. So it's an anti-use device. So again it's uneconomic and a source of confusion. Because drivers are confused because there is a lane here, a tolled one and there is another there isn't a toll on. And what happen in America, you have a variable toll. That means it isn't a fix toll, the toll varies during the day with congestion... which confuses drivers more and causes even more accidents. The driver says « I'm going to go that lane. No I take back in this one. Oh no, I prefer this one » So you've got more drivers switching lanes so you get more accident, that's been proved by the search in America. So isn't that a stupid idea ? And to talk back to this idea which basically comes from the riches, the establishment, the fat cats, people to ...

What is a « fat cat » ?

The wealthy, people who do well out of poor, the directors of big companies, the wealthy, the bankers. I don't know where the expression comes from. I think it's commonly used here and in America. I suppose it may be related to cats, cats are generally lazy only and generally wealthier. So the fat cats are the laziest and the best fat, like the people who benefits from everybody else's work. Everybody else does the work and the fat cats, the bosses, the establishment get the benefits. And they are the people who tend to be in favour of market economy and in favour of charges for everything, including charges on the roads because one of the effects of charging on the roads is basically the poorer drivers are forced out of the road altogether or they're forced to travel at less convenient times or they're forced to travel on more congested roads. And that's for the rich fine, but it doesn't suit the poor and in my view,

even if you take people as a whole, rich and poor alike, it's poor economics... because it tends to mean that's you've got a [...] so the rich can use an empty road while there is congestion elsewhere. The M6 toll road in Britain is notorious because the [région ?] where it is is a very congestion spot : the Midlands, Birmingham... a lot of the North side routes go through it and there is a lot of local traffic, because it's the biggest city outside of London, the biggest conurbation... It's bigger than the Paris conurbation... very big built up area , so you've got a lot of local traffic, but in the same time you 've got all this through routes : roads going from London up to the North West and out to Scotland are going through that, so that a congestion problem. So they built this new road, that's a bypass of it and then they put a toll on it, so nobody uses it, and that's poor economics...

Yes, but how to solve congestion ?

That's on the link I will email you (**il parle de son site web**). It's not one thing, it's a lot of small things. But in the long run, of course, the biggest thing is that you've got to control the population because whatever else you do, if you don't control population you've got more and more people, more space for houses and shops, schools, more and more space for roads...

I understand, but I think we are in an ideological idea that growth is welfare

Growth is welfare ? I don't agree with you

I know that, I'm not saying that it's not MY opinion

I don't think that growth is necessarily good, growth is good for the fat cats. The fat cats want to grow. The ordinary person in the street, growth isn't necessarily a good thing. In Britain, it is more crimes, more people commit murder, more people rob, more people stand through window... That increases, that is growth...

I'm just saying that... for a leader... A political leader must promise a brilliant future and say « we will grow, the welfare will grow, the well-being will grow there will be more businesses, more jobs, more people in our area and we must attract the wealth ». He can be a Labour or a Lib-Dem, but he must promise growth. So growth is well being. I'm not saying that it's my opinion, but it's a state of fact. No political leader can say « tomorrow, I will reduce the population or I will reduce the traffic...

But that's what they need to say. I'm not saying they can't, obviously they didn't try, for me To try to have a bigger population problem of anybody... They didn't bring the message, did they ? They have the one child family policy which obviously didn't cut or reduce, but it stops population to growing. It's still a vast population. So there are things that can be done. Obviously most thing is the one child family policy but there are other things that we can do : discouraging immigration, but it doesn't stop the world population from growing, it's help only to stop your population growth. You can encourage family planning, you can subsidies family planning, ...you can reduce... in Britain this [cash-out notes], the more you've got child the more the government gives you ... You can stop that. You can say : « well, we give you money for the first child, we give you money for your second child, but if you have any more children after that, we won't give you any more money » There is also things that you could do... What I'm saying, in terms of road congestion, if you're looking 10-20-50-100-10000 years ahead, that's the main thing that you've got to do, to solve that problem as with almost every problems. You've got to stop population growth

When you look on Wikipedia the population of Manchester⁴⁵⁹, you can see an explosion during the industrial revolution, but after it stopped and decreased and since it's steady...

Right, one of the problem in Britain anyway, is that when you talk about Manchester, Liverpool or London is that boundary tends to change through long time so if you look at Wikipedia the population figure for Manchester, you've got to be sure whether you're looking

⁴⁵⁹ http://en.wikipedia.org/wiki/File:Population_of_Greater_Manchester.png consulté le 04/08/2009

the population of Manchester City, which is a very small area or whether you're looking the conurbation

I think it's Greater Manchester

Right, it's OK. But [...] because what tends to happen as you said before is that all the last twenty years, population has moved out from the centre and that is a widening effect. This isn't the people ... a sort of move and stop, people are going farther and farther all the time. So you could argue this : the boundary of what is Manchester is now overlapping the boundary of what is Liverpool, for instance. People who live in the Liverpool conurbation will travel to work in the Manchester conurbation. People who live in the Manchester conurbation will go to work in Liverpool conurbation. To say an extent, the region has grown and the boundary ... The Greater Manchester boundary was fixed in 1974. So what happens then ? What probably happens since 1974 ? ... you've got a boundary of what is Greater Manchester in 1974, people who were living within that boundary... are now living a bit farther away, which is outside that boundary.

It's not only a problem of population, it's a problem of mobility too. People are moving more and more.

Yes, that's a different problem. You're right, it isn't just population. The population is the bigger problem. The other things that you might do in terms of people working from home or the [space industry], things like that could reduce the extent... or different sort of jobs can reduce the extent to which people have to travel to work or people have to travel to shop or whatever. To say an extent people travel per choice. That's another fact : people like to travel, I mean, people like to travel on holiday. My wife complain that we never gone holiday because this is a full time job for me, its a seven day job for me. But one of the things reflect in the official statistics in Britain (they do all sort of statistics showing how people travel) is that the amount of time people stay in travelling is seems to be very constant ... it's about an hour a day, and it's been like that for a long time. You go back 20 or 40 years, people stand the same time in travelling. They may change where they work, they may change where they live, they may change the habits, they may change their means of travel. People who may have gone by public transport may now go by car or some people gone by car, now go by train, because it's been a very significant increase in train travel in Britain over last ten years. But whatever else's happen one thing is really constant, it is the time that people spend travelling. It is almost as if it is a sort of psychological barrier for most people. It thinks which a certain stage were due to possibly additional congestion... on the roads caused by anything. Almost all the congestion in Britain is caused by the government, because they brought all sorts of schemes which effectively reduce the road space for travellers and slow the traffic down. They brought in bus lanes, they brought in a lot more traffic lights, they brought in split off they [...] junctions... the thousands of one ways in which they have slow the traffic down had made it more difficult for travellers. And in the extent that it's happening and continues to happen, drivers would change their habits, they all say « I move house somewhere closer from where I work » or «I would change job » or « I would travel at a different time », « if the road is busy at this time, I would travel at a different time ». The peak period in Britain which maybe in a lot of places where it was half an hour in the morning or an hour, may now spread to 2 hours in the morning or even longer, because people travel earlier or they travel later to try to avoid it. So to say an extent, the congestion sort of [...] as far as they can, as far as they are allowed to do. But obviously the more the problem is increased, because the population is increasing, or the more the problem increased because of what the government and the local authorities are doing to slow the traffic down and create the congestion, the more the problem, and the more people will act to try adjust. But up to now, whatever they have done it all have been within this barrier, it seems that the people would spend no more an hour a day travelling.

You're speaking about time, but speed is the other parameter to know the distance. If you reduce the speed, you reduce the distance... the average distance travelled everyday...

Yes, that's right... It is more congestion... One thing is to attempt to encourage people to do a bit to reduce their distance, but they have to travel yet...

During the last century we increased the speed, and doing so we didn't reduce the time spent...

...people might decide to travel farther... travel farther to school. One of the things that has been happen in Britain over the last ten years is that they did move from a policy where most school children went to an area school... primary school. Most children below the age of eleven would have gone to a school in a very short distance from their home, even when they went to secondary school it probably would have been a secondary school that was very closed. But Britain has moved to a policy where parents are encouraged to short run and send their child to a school that, maybe even at the age of five, are a considerable distance away. So school children and potentially the parents [...] them have now to travel a considerable distance to go to school. Obviously that put more pressure on the road space. Another thing that the government have done which is creating the congestion...

How they done it ?

Well, it was partly by encouraging... they started to produce what is called league tables. They started casting children at school even at a the very young age and from that began to produce league tables : « this school is better than another school ». Obviously parents think « this school has better results than that one, I want my child to come there ». Therefore they prepared the child to go a long way. Some schools are more popular so people have to go there and that might in fact had been the nearest school for one parent, but not all the parents who have to drive their children somewhere else. It's noticeable in Britain that when it's the school holiday the roads are a lot quieter, the congestion just disappeared because a lot of the traffic is school traffic. There is also the teachers and some other parents, but the vast majority is school children. But yes, obviously if you reduce congestion, people will tend to travel more because time spent travelling consist to be a barrier. But that isn't an argument for congestion charges. Nobody want congestion... almost everybody don't want congestion charges. Ken Livingstone... There is still 2 towns who are looking congestion charge seriously : one is Cambridge and the other is Bristol. Ken Livingstone was in Bristol last week I think and he was saying to them « whatever else you do, don't let the people would like, don't let the people vote on it. Because if a lot of people vote, if you let the people pick they would not pick it. So tolling or congestion charging is not popular. It's a policy, which is implemented like a toll, is forced on people.

Yes, but popular don't mean for the general interest. Sometime you can take a decision which is bad for the public opinion but is in favour of the common good.

Can you give me an example of that ?

In France, we've got one example which is the death penalty. If you ask the opinion, because of the feeling, there is always someone to say « if your child is killed, don't you want the murder be killed ».

I believe that too. I'm against the death penalty, but that is a matter of opinion, it's a subjective judgement, it's an emotional related to philosophical reaction. It isn't the logic sense based on a rational economic decision of what is best. You can't say that, when a parliament decide « we're going to abolish the dead penalty » which if you put it to a popular vote, the people wouldn't decided that, that the parliament is right and the people wrong. You can think that but you can't really say that. If you're talking about a lot of other policies, something a little more concretes, they've got to affect people's pockets, it's gonna affect their daily life... Death penalty don't affect people's life, then I think what people look is

material : every single person is gone to be affected by the benefits that flow from that policy or the claim benefit which in the Manchester Congestion Charge the claim benefits are that it will produce a lot of money and it will produce congestion are the two main claim benefit and against, the perceive cost to people that is it will cost money. It would be an additional hassle, and some will potentially loose job because people would be discourage from the area. And people who are able to take a judgement on that, they don't have a reflex in front of that. I think what people decided from their own limited knowledge and experience, you know we don't have tolls in Britain So I don't think that you can say that it is correct for the politicians on everything to decide what is best for the people. I think that the people know what is best for them in this area.

I'm thinking it too, but if you ask to the population « do you want to pay more ?» they would vote NO. And I think that you thought that too because your first campaign was to obtain a referendum and you knew that if you obtain it, you will win

That's right. But that isn't only because of the reason you said. Because if you look at the propaganda, a large part which we think was lie and deception, they have put it by the council and councils were supportive. A large part of their campaign leading up to the local poll was to persuade people that they would be winners and losers, because they said with the subsidies to the buses only one out of ten people would have to pay charge, so if people believe what I said, and the supported facts were correct, nine out of ten people would be winners and only one out of ten people would be losers. It was the same situation in Edinburgh. Edinburgh is a very built up area, particularly the centre, very high density... a very high proportion of households, I think it's 2 out of 5 households don't have a car. So I think that Edinburgh was more extreme than Manchester, in terms of... a lot of people and household didn't have a car and they relied on public transport which was almost completely buses in Edinburgh no trams, no trains. It wasn't not just the people who think that they're gonna pay the tax who vote NO. When I start to campaign in the Liverpool area against the toll there and we were stopping people in the street, we have people on wheelchair, people who said that they didn't drive, who supported us, because it's a hated tax. I said it before : « You go back to the middle ages », they had tolls the robber barons extorting money from travellers. Tolls are one of the most lawsome (**lame + awesome ???**) form of tax that you can have. It's not just the [...] that's why we don't call them tolls, you see. When they drunk up the London's scheme some bright spin doctor kind of its phrase « congestion charge », isn't that a nonsense ? It's not a congestion charge, it's a toll... It's what I said before, when we started MART we didn't have a name, when we started MART and we need to have a name. One of the thing that we decided right at the beginning the way we have to call our name was toll. What we were opposing was tolls. When we collected signatures for petition in different places and get people to sign... If you say to people « we're opposed to Manchester Congestion Charge » a lot of people would look at you blank and don't want to sign that. As soon as you said « we're planning a ring toll, whether do I sign ? ». People do not like tolls, that's why they try to disguise them under another name, it's the most unpopular form of tax that you can have, people will never vote for. That's one of the lies they repeated at the people of Stockholm voting in the referendum they have there. That is a lie, because what they did in Stockholm is that they ...against to large incentives it was a cordon scheme and the people in the centre part of Stockholm, which is islands... it's not a continuous land but little islands linked by bridges. The people of the central area who largely were not affected by voted for it. But the people in the outside area voted against it. If you merge the vote altogether [...] there was more people who voted against it. I think Sweden is probably a bad example anyway because the Swedes are very Green and the Swedes will always vote for something because it seems to be green. If you said « this is green » a lot of Swedes could automatically vote for it, even if it was

introducing the guillotine. If you said « the guillotine was green », a lot of Swedes will vote for because of green variable.

In the Stockholm's package, there was a large amount of road investments. I think it's something different.

Yes, in some places it was the same in Norway, because the first place to have congestion charge it was Norway, The first place was Bergen and they not ever have it.

They spend the money and repaid it.

Yes, it's a thing that you do not mention. But Norway is a bit like Sweden, it tends to be green anyway and like Sweden it is a wealthy country. It is a very high GNP per capita. They are very few people in Norway and Sweden and therefore any tax have a better, a progressive effect than it does in another countries with bigger disparities between the rich and the poor.

I wish to ask you a last question. If it happened differently, if before to make their TIF-bid, the local authorities had invited every stakeholder, every road users to make Consultation ?

Not exactly : you take every stakeholders and you say to them « you bargain and we want you make a recommendation. You must unite all your contradictions to give us a solution, you must all be agree.

It couldn't happen. I don't think it has ever been tried, but if it was tried it wouldn't work, you wouldn't get the different groups to agree because you've got a too wide range of views among them. They all are people who fight for their own corner. There is maybe some topics where people can reach to a form of compromise but this is not.... I can't suggest what sort of topics it might be, but this is definitively not one. The groups who represent drivers would never be in a month or some days and always, never to any form of tolls whatever it was said. The government in Britain and the people who are all right with them, the establishment, the BBC, disseminated lies to bring a national road pricing, the thing that Peter Roberts has its petition against. They said « oh well, if we bring this money in, it will be use to Public Transport or we will use it to reduce fuel duty » and the big lie with that they didn't tell people, they hide from people the fact that it would cost a fantastic amount of money to collect and therefore, all that money would be wasted. It would made more incentive to have a vast increase in the fuel duty, than expense that money they want to expend...

I'm just telling that if the local authority said « we've got a problem of congestion, we've got a problem

But the local authority will never do it

I'm not saying that they will, but « if they have done so ». They take all the stakeholders and say « we've got a problem of congestion and with public transport funding. You are the road users, can you find a compromise among us ?

[...] You take two different problems there and you bounded them together. One problem is how you fund the public transport the other problem is how you deal with congestion. By bonding the two together your implying to the people that somehow the solution to one is the solution to the other.

The Manchester area and its local authorities have got two problems : they are obliged to have some public transports, in terms of equity, for the disable, the young or old persons. And they've got road users: drivers, cyclists, taxicabs. All this persons and groups are not agree. But the representatives must decide and they want that an agreement be found.

It's a waste of time because if you put a group of people together and the representatives within trust and you give them a problem, it can be congestion or anything else, it's pretty obvious that one of two things will happen. They are agree or not. If they are agree, there is only one...two things they will agree on... They will agree that more money should be spent on it and they will agree that it shouldn't be them that will pay for it. So it doesn't get away,

does-it ? What you say is that's what is going on at Cambridge just at the moment. I said before Cambridge was one of the two places who are still going ahead with it. Cambridge is a bit funny because Cambridge is a city, but a city within a county, like Manchester city is within Greater Manchester. Cambridge city is within Cambridgeshire county and Cambridgeshire county which is the equivalent of Greater Manchester, it's not also densely populated it's largely rural, with towns on it, is proposing to bring a road toll or congestion charge for Cambridge and they are going to a consultation process.[...] It's so much you just said. No quite the same but some way. They appointed this panel and they've been trying to take the different opinions of people, it's probably more consultation than the format that you said (gather people in one room), but it's similar... but in my view it is just a shite anyway, because they already know what they want to do. They already know they want to bring road tolls so what could be the recommendations ?

I think that you're a driver's representative and if you participate in this sort of consultation, a true consultation and you must bargain with other road users. What compromise can you made ?

No compromise. We, my group, me is fundamentally opposed to road tolls so any arrangement which include any element of road toll how long limited it would be, in terms of the hours it imply to, the road it imply to or be a low price or a high price : we will not accept it. There could be no compromise.

I reformulate my question. You represent the drivers, the motorists and you're not against the cyclists or the bikers or the taxis or public transport, are you ? You're not against fundamentally.

[...] Some groups are against some other groups, I mean. [...] Everybody to some extent is a pedestrian, everybody walk to some extent. Most people to some extent use public transport, even a driver may use public transport occasionally, or he may use it regularly to get to work and he may just use his car for certain purpose. A cyclist, even a very keen cyclist may also be a driver, he may put its bike on top of his car... somewhere to ride his bike... A taxi driver probably have a car so there is no absolute gap between this different groups...

Yes, but only one means of transportation make some profit, it's car ... and taxis

Taxis in London don't have to pay and they were exempted of charges in the Manchester scheme too.

I'm not speaking of an existing toll or plan, but here in Manchester there is different groups with different interests, some are money loosing as public transport. Cycling is free but it needs some investments in bicycle lanes... Maybe this different groups can find an arrangement ?

Well no, because I mean... just take bicycle lanes... Bicycle lanes in Britain, I mean, it's the same as trams- or bus-lanes, they don't create some gap out of nothing... To create a bicycle lane the space have to be taken away from somebody. A bicycle lane in Britain is often created on the pavement, so the space is taken away from pedestrian. Pedestrians and cyclists have to like each other. The cyclists have as well as riding on the road will ride on the pavement even if they are not supposed to... If you take away a part of the pavement, which is sometime do, as they have done even where ... in part of Manchester you will see a pavement with a line down the middle, pedestrians supposed to be on one side, cyclists on the other. It's suit the cyclists, but it doesn't suit the pedestrians. It's the same with the road, if you take a part of the road space, which is currently used by all road users and say « we will dedicate this space only cyclists can use it », the taxi drivers won't like that, the bus driver won't like that, the car users won't like it. So some of these policies are things that we'll be opposed anyway. They will be opposed eleven pain for it. [...] Cyclists pay no taxes for the road they cycle. They don't have to pay fuel tax, but they don't need to pay the road for that reason, it's free. The car drivers, in fact, pay ... the providers are the drivers. You wouldn't

expect they will be volunteers to do that. You wouldn't expect, even if you put them all in a room, that the drivers will agree that it's a good idea, that cycle lanes are gone to be created using their money, out of the space that they provide... out of the space that they're using. So you've got completely conflict of interest... it's not a thing they will agree... They would only agree one of two things : it's a good idea if money is spent in some way and that it wouldn't harm whoever it is... If money is taken away from you and not me, it's a benefit I do out of everybody or somebody. I'm not interested, am I ? I will go along with... It is one of the problems we have with tolls. Drivers who don't have to pay tolls tends not to be concern about those drivers who have to pay because they know that somebody else is paying, you tends to feel no effect.

I'm not so sure. In the local poll, I think a lot of motorists who don't have to pay (because they don't cut the cordon) voted against it

There is several reasons for that. One is first that although people generally don't care for a tax that is paid for by somebody else, the most unpopular tax is toll tax anyway. So, even if it's paid for by somebody else it tends to feel unpopular. A second reason is obviously a lack of trust, you may start off by saying « Oh well you aren't going to pay this tax. Only that guy over there or that woman over there is gone to pay them. » but I can't trust you because you are the robber baron. I know you're asking permission from me to start robbing that person from over there, I can't have the silent belief that you will robbing him and you will not robbing me. But what do I know is that once you used to robbing him then you're getting to want to rob me, so I will say if you give me the choice « No, maybe you shouldn't rob him, if I think that's going to encourage you to rob me ». And that is certainly the nature of Congestion Charge : once you start charging certain drivers on certain road at certain times, it will have to spread to more roads, more drivers and more times... And this is also a double effect : I might haven't a car and my work is in a shop in an area inside the congestion charge zone because of that my shop is going to lost trade and therefore my job is at risk. Tolls/congestion charge is the wastefulest tax that you can think in terms of its negatives effects, and I think increasingly... One of the problems that the government has got is that 5 years ago when it started on it ... policies bringing in national road pricing ... so you would have this charging zone, lot of roads in all cities and a lot of roads between cities... is that they was a cinema [recurrence] of what they were proposing. So we unfortunat somebody else, try to make people words on the negative side of this and people are opened to struggle. You see what happens in London, because as long as the London Congestion Charge is come on, the more difficult is to beat them to spend [...] since the beginning, in particular including hit jobs, it has... you could argue the extent ...very difficult, the businesses, the small shops and the restaurants within the charge zone of London, they know that it hit them... We know from the figures that it's very expensive to collect and we also know from the official figures that the traffic within the zone is as slow now as it was before, so they have some excuses they say « it is because of road waste or because we've got more traffic lights or because the traffic lights are running red for longer than it used to be » you can always search some excuses to try counter the fact that basically the congestion charge doesn't work, for other right or other reason. You know, that's a bad news. That's why it's such a hard battle for them to try introduce them and why the Manchester scheme failed after it was put to the popular vote therefore we've got all the post, the advertising and the pageful paid by Peel and the Greater Manchester Momentum Group.

B. Entretien avec un responsable de Greater Manchester Integrated Transport Authority, le 24/03/2009

We work for Manchester City Council but we support the transport authority for Greater Manchester as a whole

Have every city council the same shared jobs with Greater Manchester or is it only the case of Manchester City ?

Each of the major, what we call city regions have some arrangement for Liverpool that's Merseyside Merseytravel, and for Leeds West-Yorkshire, Newcastle Tyne-and-Wear, Birmingham West-Midland. Just the very large cities have large conurbation around work in this way.

My question was : you are working for Manchester City Council and for Greater Manchester. In Salford or in Bolton City Council is there some workers as you ?

No.

During this project, what was your role ?

I was policy lead for the project so... advising the chief-executive here and the chief-executive of GMPTA on the policy implications of the work that we were undertaking, and also policy and political expose, if you like, implications.

Was it a project based in Manchester City or...

It was a project based ... that's a good question. The project was based first and foremost at GMPTA really but obviously the politics aspects are here. So, if you like... cause a large part of the work was around... developping a package of investments matches that would be seen or we intended would be seen as a bounding factor alongside a congestion charge and those investments matches needed to be developed by GMPTA, that's well technical expertise realising... in terms of developing technical business cases for 42 different investment, the packages if you like. So that work was made by GMPTA and the work that we carried out here was around making the policy case and then going, talking to a lot of stakeholders : Chamber of Commerce, Trade Unions, freight companies, members of public, varied portions ... to try to... if we could reach a consensus in terms of what we were doing.

And this consultation process, was-it a two way relationship with the plan or there is a plan, and people must accept it like it is ?

That's a good point... The consult... the nature of the process ... you know the concept of the Transport Innovation Funds ?

Yes. I have some questions about it.

Ok, we could comment that ... because the Transports Innovation Funds required us to, in the first instants, make a case to central government... at the high level, the package was "lost it or given it", it was really a debate of « take it or leave it ». So the consultation was around details within the package rather than the whole issue. I think that point was one of the problems that we have, the people didn't feel that they couldn't necessarily check the packages as effectively is as they wanted to... but that's the challenge to try deliver something which is a part of the central government policy at the local government level because you don't have all of those controls with your fingers as you really want.

Was it strictly a White Hall initiative that the local representatives followed or is there a part of local opportunism and desire to implement congestion charge ?

I think, right... there was a recognition locally, that we face a challenge on the horizon maybe five, certainly, probably no more than ten years, and in certain area now... that if our economy continues to grows at this size, current considerations, that we'll come to a point

where we couldn't have the capacity anymore to accommodate the scale of demand on our road system. And there was a general consent about that.

And this survey about some jobs at risk, 3 000 or ...

30 000. What we basically said is that over the next ten years there is the potential to create around 200 000 jobs...

How was it calculated?

Basically we developed an economic model that look to the factors that driven growth in Greater Manchester over the past ten to fifteen years, because that was critical time here, because over that time period we basically changed the economic base of Greater Manchester, that historically had been a northern industrial area... the old industrial base had collapse and we turn the economy to an economy much more based around commercial sector around [...] new knowledge industries associated to the University sector and also the media as well is an important part of our economic mix now in Greater Manchester. So we used our understanding in terms of what had we driven through a combination of developing some of the key public sector element so developing universities, developing public transport that we put in place such as Metrolink tram system, improving the public realm generally, the public space within Manchester City center in particular. How we used economic incentives, public economic incentives through our [...] agency to incentivise new business location here, how we developed the widest skills provision around Greater Manchester and also how we develop the housing condition around Greater Manchester and how that come together to impact on the first stage of growth and therefore what could we realistically achieve in the second stage of growth if we would to continue to progress the maximum aspects the rest of different areas.

Was it a job foreseen or a traffic model ?

No, foremost it was an economic model, that drove that. What the economic model basically said is : if transport, housing and a wide of public economic interventions ... if one of those act as a constraint, then how much could you growth this place over the next 15 years ? And then the second stage was to say then « well, OK, which of those factors at the moment could act as a potential constraint and why? And if so, to what extent it could act as a potential constraint which is where we done carry out the transport analysis. The transport analysis basically was based on an understanding of the travel demand. And looking so at aggregated levels of travel demand, that would then able us to understand at what point the commuting experience reach a level whereby it's no longer attractive to come to Manchester to take that next job and where is the tipping point. And what we suggested was, in very simple terms... around 30 000... the last 30 000 of those 200 000 jobs couldn't be reached because transport would start to constraint the economy. Of course, there is a second dozen which we didn't really develop the models to have a talk through, which is of course once it started not created these 30 000 would probably have an impact on the 200 000 that would be created, because economy don't stop, there is growth or decline. But we didn't really... we fell out this problem probably was an argument to far in terms, OK ... So what we don't said was... So what do we need to do in order try to put those jobs back, if you like. And what we identified was that, first and foremost, traffic speeds were acting as the constraint at that point in the future and would therefore be a constraint without the 30 000 jobs as well. Realisticly, we can't stop the economy at that point. So then the argument we said that the widest factor acting as a constraint is gonna be congestion levels. Logically speaking, there are two ways : you can build up more public transport or you can charge people who travel on the road. And we looked at the two in isolation first of all and we said « what happens if we just build up a new offer of public transport ? » and after that, we don't know where we could be able to encourage people to shift the cross to adress our problem. « What happen if we charge the travel on its own ? » We simply put people off coming here because that just impacts on the aggregated demand model and in a different way you just made it more expensive for people to

travel on the road without an alternative. So then the debate was « How might we do to bring alternative together ? » and at the time that we were working through this, the government in power was starting to work the Transport Innovation Funds.

And what was first ? You begin your analysis before the government start its plan or after ?

Sure. I think government was first in terms of enact the Transport Innovation Funds because Transport Innovation Funds was first announce in 2004 in Transport White paper.

And you used some money from the government, wasn't-it ?

We did ...to develop our study... but what we did in turn was to help shape for government how they could use what at that point was a broad and ruining policy. How could they sharpen that policy so they had the potential to trying deliver. So, what we did was focus government mind in two ways really. Firstly to make them realise the scale of investment that would be necessary, and I think that probably shocked. It did shock the officials at first, I think they probably thought « well, a billion pounds, it's a lot of money » and then we came back to say that it was somewhere between two and three billions. That was quite shockful. I think that importantly the second issue that we changed that thinking around was how to use the revenue from a congestion charging scheme. The wide government perceived the Transport Innovation Fund working was they would force plans [...] up-front, that would build one or two schemes... an area would then bring in its congestion charging scheme [...] use that to fund additional schemes. And the argument that we put to government is « No, that doesn't work. You've got to have the investment in place first. You've got to have the alternative before you bring in the charge » and they can understand the argument but couldn't see how to get the solution. And we gave them the solution by working them through the argument that said « this is a revenue against which we should be able to borrow. And we should have to borrow in a very big way. But you know that to do that, you need to guarantee at least 30 years of revenues for us. The 2000 Transport Act said that the government would allows at least ten years of charging revenues, and we said frankly « we can't work in ten years, but we can work with 30 years ... With 30 years, we can bring your [...] down » because when you borrow pretty much on a match basis. And that was quite fundamental in terms of shaping that thinking around how do you best make use of this Transport Innovation Funds pot. So we were able to say to government « well, for an original 1, 2 billion pounds capital from central government, you can actually secure the best part of 3 billions pounds direct investment which is clearly particle return ». So, I guess why I'm telling this. We were recognizing we had a challenge to address ... we're recognizing that ... we also recognizing the fact that we ... and we still very firmly believe this particular point that we couldn't continue to go forward on the « staccato » funding base system we've been gone forward for capital schemes so... develop one scheme, beat the government for it make a case for several years, finally maybe get some funds or it move on for the next thing to develop that and so on... But rather we need a big bang, we need a big package and we need [...] define our own capital future, rather than the government can consist in helping us back if you like with its old [...] and we still believe that's the case...

What was the counterpart ? Was the Big Bang the counterpart to a congestion charge...

Yes.

... or the opposite ? In the view of the central government. In some press articles I read : « we give you the money, if you build a system of « demand management of traffic ». During the same time, the Department for Transport was speaking about a national plan of Pay-as-you-go and of a pilot scheme to experiment it locally...

I think the all essence of it is that... the trade-off, the costs and the benefits if you like, who different were depending on the stakeholder you're talking to. So DfT, absolutely the cost side was the investment package, the benefit side was delivering that policy of congestion

charging in all major city. If you were talking to local business here, that use to be completely different around costs and benefits, because the cost side was the charge, the benefit side was securing connectivity that would allowed a continue access to workforce in the future.

And is it the same for local authority ?

To the local authority it was being able to build those scheme that they believe that they were needed... the benefit/cost, and the congestion the political cost...

And never tried they to obtain the money without counterpart ? doing something else than a congestion charge ?

I mean, we looked at the alternative former

A while, there was a debate about parking...

Workplace parking levies. We looked at workplace parking levies. There are two key issues through workplace parking levies : they've got to be very high to raise the amount of money that we are talking about. And the second issue is they don't necessarily relates to the problem, because how do you know that part, the provision of that parking space created that very narrow congestion problem that we have, because our congestion problem is really 6 to 7 or 9am period. Well, you don't know that the provision of that parking space has lead to that problem. But if you charge specifically for travel on the road in a given direction during that narrow time you do know that particular cars is commuting to the particular problem that you're looking trying to manage. There's an equity argument in terms... for that perspective and there is also just the share practicality try to come up with what would be seen as a sensible charge, applying that logically accross Greater Manchester as a whole is just frankly not a manageable way about levying the charge. You can do it in smaller city. I think it's the case in Nottingham... it's right in Nottingham, but Nottingham is a smaller city surrounded by rural area. It's very obvious what's happening in Nottingham and you can also say that there is more logic about that. It's not that obvious in a complex area like Greater Manchester.

My observation, which is very partial. I think there is too much parking places in the central district of Manchester. A lot of elevated parkings. I don't know what is the capacity, but it seems to make the space for the cars and so they come

I think that's a fair observation, what I would say to counter it is that we're on the way achieving a greater proportion of morning commuting trips by public transport versus car. And we've done that by investing in public transport where we can and also by developing parking pricing strategies in the commercial car parks. Most of the car parking in Manchester City Centre are managed through a joint-venture between Manchester City Council and NCP (National Car Parks) company and that enables the City Council quite pretty much control parking tariffs within the city center. And the way in which we manage parking there is to price very highly central car parking and lower tariffs in the outer area. The intention there has been again to encourage people to consider the public transport alternative because you then make more journey from the car park to the office or store...

I understand the logic, but it's too late. I think they must be located outside the inner ring to works really better. Where they are located, you can increase the price, you just earn more money...

That is another important tension at the moment, and this council isn't alone, in every council in the country, it's the same thing. In an area where there aren't many sources of revenue for councils : council tax, business rates go to central government... There is very small way of charge...[...] Car parking is actually one real revenue for local council. There is a tension in that, inevitably in terms of trade-off [...] There is also tensions in terms of the fact that there is also a very important retail center, and the important retail center here has to compete with outer town shopping center, very attractive center in this area where there is free parkings, it's alongside motorway network. So [...] it's a relative regress policy to continue to raise parking charges inside city center in the face of the capacity out there, outside the mortorway you're

charged absolutely nothing to park your car, and until we've addressed some of those problems elsewhere, until we try something more respective with planning process to address that problem, it's difficult to have the debate with City Council to say « frankly we've got too many parking places »

It's very complex

It is.

But we were speaking about a linkage between congestion charge and investment : the package. The opponents were speaking about « blackmailing ». It's a bad word, but I can understand why they used it...

Yes, it's a thing that could easily be betrayed in the context of the package approach... and it's very clear required to central government that ... what we looked to trying do to demonstrate people that it wasn't blackmail but actually reasonable politic thinking was to try explain to people « why do you have the one and the other ? ». Firstly to explain to people that evidence, there is increasing evidence out there that in order to [recupérer?] maximum benefit for public investment you have to need the other side of the coin to encourage people to take up the investment that you put in place and also just to help business through the other evidence that this is actually potentially a logical step up to support economics : it's certain that businesses attach a particularly high value to have a particular vehicle : a truck or just a person in a car out of the road at a particular time ... that there is a logic for the market actually to price that value... and as a result that the business realise this, the true value if you like of that secured journey...

It's the pilosophy of road pricing

Yes... and... what interested us, quite a number of businesses consider that argument

Yes, because it's an economics one but for the population...

It's much more difficult to have it.

It looks very unfair, because the rich can ever pay but the poor must take the bus...

That's right. I think there is also an issue that came through join the whole debate, it's an issue of aspiration as well. I think at this time it was a naïve option to think that people who use public transport at the moment would consider this a good thing. The reality in Greater Manchester is that there is still around a third of households they don't have a car. They don't have a car but it isn't because they choose not to have a car but because they can't afford to have a car. I think that a number of those people have perceived it was an additional barrier to being able to have that car. So yes, from an individual perspective... much hard from an individual perspective... much hard to challenge because it was always very difficult to trying explain to every individual the implications of what we were proposing. And then, who knows that person is living in this place and work in this one... the commute impact would be very different in terms of requirement of charges and public transport alternatives. The million of case studies, if you like, the two millions and half case studies was always a difficult argument. And I suppose it would be hard to the bureaucrats, we always said that it was gone to be an incredibly issue to put to a referendum. Manyways you need a voter consensus around this...

It is one of my questions : the congestion charge idea looks a government idea and a Labour idea.

Yes.

My question is about the political consensus or disensus between Labour, Tories and Lib Dem. There was a moment when 3 Councils stoped to back the plan in May 2007 because they said they didn't have all the information of the scheme to decide, so they opposed to it. If there was more representatives involved or associated in the building of the plan, maybe there would be more supportives to it, isn't it ? My other question is about the institutional design : is the AGMA too weak to support such a strong policy ?

I think... firstly in terms of what was the driver that led to three authorities looking that position they did. It's hard to speak [???] authorities, but there was two conservative authorities speaking they wish took the same view, and I think it would probably be right to characterize that view as being... if you like, they took a libertarian view on the matter and perceived a congestion charge to be an issue of personal liberty and that was why they particularly came to see a referendum take place on the issue and they said they would have a local referendum if we won't have a Greater Manchester referendum anyway. So I think it was senseful to characterize that position. Liberal Democrat position was a bit more unclear in terms of how to define it, because we have three Liberal Democrat's councils, two of the Liberal Democrat's councils went with the proposition, one didn't. And I think probably the best way to characterize that position was around a view in terms of what they've got from the package. So the two Liberal Democrat's councils that were for this were Oldham and Rochdale, they will both benefit from Metrolink investment. Stockport was the other Liberal Democrat's council, there was scheme invest for Stockport but what Stockport didn't see in the package and didn't see any linkage to was, I particularly [???], for road scheme they want to deliver. Basicly Stockport lies on the A6, a major national road, and because it lies on the A6 it finds itself situated on a major thoroughfare that imposes charges for Stockport towncenter, and the groupest of Stockport towncenter which is a perfectly reasonable point. And in the old national road programm going back to the conservative government there was an intention to build a bypass around Stockport. When the Labour government came in, they put a hold on the national road scheme and said, persuade to what they call multimodal studies, the idea have been that local authorities would to look at multimodal solutions to favour alternatives to building roads. And the Stockport's conception is that the multimodal study in their area, around the A6 cannot led the A6 road scheme being a sort of sidelined. TIF push very clear in that... DfT was very clear that TIF wasn't about building roads. Again, I think with rational reasons that it doesn't sit alongside the policy objective that TIF was trying to secure and Stockport felt as a result TIF doesn't fitted the way of Stockport's investment priorities, so that's what where the three Authorities came from. AGMA, you're quite right to say is a voluntary network of town authorities and it works well to take good sensible decisions in the past in terms of...

Consensual objectives...

Where original money should be spent for and foremost in the city region for example, not an easy decision for an individual leader of council to agree that the money is spent somewhere else, but it done that and that's a good thing. But this was really decision to ??? the AGMA model to sustain that's the reason why the referendum approach was poor ??? politically. What we, Greater Manchester has collectively said is that we now want to move forward try to create more formalisis to a city-region governance system. Not one authority for the whole of Greater Manchester but nonetheless having more formal arrangements between the town authorities and in return, what we ask to government is that we need more control over our picture in terms of fundings because I think the point that you right making about all the partis not necessary get to shake the investment package in the way that they would have liked. We really come down to that road scheme in Stockport, and that roadscheme contrevenes the package we try to work in because it was outside of the rules. That was an argument to say if the city region has its own governance system instead, with certain fundings arrangement attached to that governance system, they will make their own rules and have the debate to conclude in one way or the other.

And do you think that with this road project in the package, Stockport would have support the whole plan ?

Would they have done ? I think they probably would have do. What was their the start position it's a big expansive road scheme in itself 4 couples of millions pounds something like that, I don't know, but that's their negotiating position I think on it's way to go really

When the referendum way was chosen, it was because there wasn't a political consensus in the AGMA ?

Yes

And so, at this time, you knew that the game was over ?

We knew that it would gone to be incredibly difficult issue striving money through a referendum, because in fact the way in which local government is funded in the United Kingdom is ridiculously complex really, it necessitate the work of full-time bureaucrats to trying to help a population of 2 million people understand how it works and that's for the reason why you can't simply deliver all this public transport without rating a revenue somewhere else. It is actually difficult to people to comprehend, I think there is also a perception that London has always benefited from quite a significant investment in public transport and the rest of the country hasn't. That was the case with the successive governments to have led the other city-region down in that regard. [????

Because of that kind of perception out there, in fact, it was very difficult to have a referendum on a local tax and it significate that point and people perceive that the benefit that would be deliver « I want it but without to fund it » then you know that really does anyone conclusion on the comment.

In France, it is the same with Paris : the Central Government directly funds all the transport investment for Paris, and not in the rest of the country, but the local authorities have a revenue : a tax on business dedicated to this investment, so they can invest in public transport. If I understand, here there is a lack of a means to levy money.

Yes... We have a local business tax, the issue is that the local business tax goes to central government and then is reallocated across the country. The argument that we propose here in Greater Manchester is that we raise a lot more through that than we receive and so if we actually those degree of that business raises it then we can do many more things is one example. If we would work very hard to create economic output and not retaking enough of that benefit it is a very sensible deal. There is a debate on the table, in the UK around a supplementary business rate whereby it make the argument that investing in [...] for example global additional economic active for region, for that business contribute to reflect that. There is an argument that [...] 20 years ago and frankly right now any local authority would'nt go down at all because everybody's fighting to keep the business that they got. And the last thing that they want to do is to suggest another additional rate

Yes we developed a communication strategy. One of the difficulties we had : we have to satisfied 2,5 millions of individual case studies. Our job was simply to make case there were people outside who said " the people of the Yes campaign, they have nothing to do with us, they are bureaucrats" [...] le but était donc montrer que c'était pas aussi simple qu'une question OUI/NON

Looking at the two campaigns : Yes campaign is much more difficult, complex issue, trying to promote, to lobby... than the No campaign, just simply saying "it will cost you" "so much more for you"

"too complex an issue to try to communicate and take a decision on that kind of complicated decision making"

Do you think that the poor image of Public Transport in Manchester... It is hard to say to people...

Yes

"We will give you more...

Absolutely

More buses and more trams, but they don't want more...

Yes

Because they see old buses and not very fast trams...

Yes

It is hard to sell more of this model...

Absolutely

The idea was to propose a revolution or a new age of public transport

It was very very hard to try to get people seeing a complete different image of public transport, because people experienced public transport that are not great for a long time. So you must have a cultural change in the UK really. There is only London commuters that naturally see public transport as an option.

→ À Londres c'était facile parce que bon transports en commun, parking élevé, la majorité des gens circulent en bus ou métro. « Situation complètement différente ici »

During the campaign, I haven't seen an image of a new type of tram or... You speak of a busway, but there was no photo of a busway in another city. When you speak of buses, there is the Yellow Bus, which is a new kind of bus

I agree

For me, the image of bus in Manchester is an old blue double-decker : the magic bus, and it's not really attractive.

I agree. I think that the challenge there was... there is quite a concern

Il rappelle l'histoire de l'expansion du metrolink promise en mars 2000, puis annulée en 2002

Leçon tirée : ne jamais faire une annonce sur un plan de transport si vous n'êtes pas certains de pouvoir l'achever, car quand vous faites l'annonce « les gens pensent que ça va arriver ».

« The results of the consultation certainly shows there is a high degree of public cynicism about the ability to deliver a metrolink » et de Westminster de tenir sa part du marché.

Le gouvernement avait pensé que la partie PPP allait se faire toute seule, sans consulter les entreprises/ acteurs du marché BTP.

« Des années après, rien ne se passe »

Dans un premier temps l'engagement financier du gouvernement était sans contrepartie et des années plus tard : « OK pour le metrolink mais... », c'est vraiment dur à accepter

Absolutely

Pour moi, la politique actuelle est l'exact inverse de celle menée depuis des décennies à Manchester → les autoroutes, l'habitat suburbain, les parkings dans le centre... Dans ce que j'ai lu de la controverse je n'ai jamais entendu parler de lutte contre l'étalement urbain, mais ce péage me semblait un bon outil dans ce sens.

Vous avez raison le développement urbain des années 60, 70, 80 et même début 90 était routier et pas très durable, mais depuis une décennie dans tous le pays ça a changé. Aujourd'hui on ne pourrait plus construire le Trafford Center.

Les choses ont changé dans la planification urbaine, mais aussi dans l'économie et la manière dont on fait de l'argent, quand l'économie était industrielle, on avait besoin d'espace. « Cela génère un nouveau type de demande, vous devez faire les choses différemment afin d'être compétitif. On ne peut plus construire de route parce qu'on a besoin de place pour les entreprises qu'on veut attirer ici. Vous devez avoir de bons transports publics et mieux gérer la voirie que vous avez. »

Pour l'étalement urbain, on n'en parle pas car d'autres outils le régulent déjà (densification lors des opérations de renouvellement urbain, etc...)

Pourquoi ne pas avoir pris en compte le type de véhicule (comme à Milan) alors que les enquêtes d'opinion montrent l'intérêt du public pour le changement climatique ?

Notre problème ce n'était pas le climat mais la congestion. L'amélioration de l'air et les émissions évitées n'étaient que des « bénéfices secondaires ».

On a fait des focus group qui nous ont montré l'inverse [**il valait mieux insister sur le gain économique que sur d'autres dimensions**]

Et toutes ces études sont elles disponibles ?

Bonne question. Une part ne l'est pas, mais l'autre doit l'être, je vous l'enverrai par mail

Vous n'avez pas le temps maintenant ?

Non, pas maintenant

Et pour une autre question ?

Oui

Lors de la formation du panel d'entreprises (15 personnes) vous avez refusé le candidat proposé par le Trafford Center et un an plus tard Peel est revenu en tant qu'opposant (finançant la pub anti). Est-ce qu'un opposant est plus fort à l'intérieur ou à l'extérieur ? Si vous aviez associé cet adversaire peut-être que votre plan aurait dû changer mais il aurait peut-être été plus acceptable ?

Je ne sais pas. C'est une excellente question, mais vous n'êtes jamais sûr. Je pense que dans ce cas particulier Peel s'opposait directement au concept, donc qu'ils soient à l'intérieur ou à l'extérieur ne change pas grand-chose

J'ai rencontré quelqu'un de NAAT et je lui ai demandé quelle aurait été sa position si il avait été associé à l'élaboration du plan et il m'a répondu qu'il n'aurait pas négocié, pas de compromis car il est fondamentalement opposé au concept de péage.

J'ai participé à un débat dans lequel je me suis retrouvé entre un représentant de Peel et celui d'une entreprise en faveur du plan. Et ils ne pouvaient pas s'entendre parce que Peel ne souhaitent pas aller dans cette direction. Ils doivent avoir des raisons commerciales. Ils pensaient que c'était un pas supplémentaire en direction d'un plan national de tarification routière et ils possèdent de nombreux commerces et propriétés accessibles par la route donc ce n'est logiquement pas dans leur intérêt commercial de voir ce genre de politiques menées

Et la réunion dont vous parlez étaient avant ou après que le plan soit révélé ?

Après

Lorsque le plan fut dévoilé, j'ai eu l'impression que l'espace de la controverse était déjà défini. C'est comme s'il y avait des pointillés là où il était possible de discuter. N'avez-vous pas trop verrouillé le plan avant de le présenter ?

Quiproquo à propos du tracé (il n'a pas compris la métaphore et pense que je fais allusion aux tracés en pointillé dans la brochure)

C'est intéressant parce qu'on a discuté de savoir si on devait présenter chaque décision séparément ou toutes ensemble. On s'est dit que les gens ne comprendraient pas si on leur montrait toute l'image d'un coup, donc on a discuté point par point et on a parfois changé de position pendant la consultation

En lisant des articles, j'ai parfois eu l'impression que le plan global avait déjà été décidé avant la consultation et que seuls certains points étaient encore discutables, mais pas le principe qui était déjà verrouillé.

Je pense que vous avez raison, mais nous avons une vision claire et je pense que c'était la bonne pour le territoire mais nous ne pouvions pas consulter sur quelque chose tant que

I think that's right, but... there is a clear vision and I think it was the right for the area, but we couldn't go out, consult on something until we have a pretty clear agreement with government and we couldn't be clear with central government without a consultation. So it was presented as "a take it or leave it" because we couldn't reach another point of agreement with government. And that's the problem on local government not be able to take decision for themselves. Without the Treasury we can propose plans A-B-C-D-E

Yes, and the consultation process can be "do you prefer A, B, C or D ?"

That was not on option

A propos des faux pas des politiques : le changement de position initial de Leese et la posture de Roger Jones automobiliste lambda

Il ne pense pas que ces maladroites ont pesé

Graham Stinger

Sa position était qu'il n'y avait pas de raison pour une taxe supplémentaire puisqu'il revenait à l'Etat de financer les infrastructures. Ce qui était remarquable c'est qu'il n'y avait pas d'opposition entre les partis politiques, mais à l'intérieur. Le front de la controverse ne recoupa pas le découpage entre partis politiques.

Pour la position de Leese il est d'accord : tant que les investissements offrant une véritable alternative ne seraient pas en place, le péage serait une mauvaise idée pour Manchester, simplement parce que nous n'avons pas d'alternative pour mettre les gens, les bus sont remplis les trams sont remplis, les routes aussi

Mais dans la mémoire des gens Sir Leese était contre et il est devenu pour...

Il faut faire un point sur le fait que non seulement à Manchester mais partout l'accueil qui fut réservé au système rendu possible par la loi de transports de 2000 fut qu'il n'était pas possible de le mettre en œuvre sans avoir réalisé des investissements préalables dans les TC. Et le gouvernement l'a compris (aucune agglomération n'a utilisé ce nouveau pouvoir de mettre en place un péage sauf Londres) d'où la création du TIF dans le cahier blanc de 2004. Il est vrai qu'il est difficile de faire comprendre aux gens qu'on était contre sous certaines conditions et qu'on est désormais pour du fait de la correction apportée (la garantie de voir les investissements réalisés avant).

Je relance sur Roger Jones

Les erreurs d'un individu ne sont pas la cause de l'échec

Oui, mais quand un produit est difficile à vendre, le vendeur doit être très bon

Oui c'est vrai, ce qui m'amène à un autre point intéressant « comment gérer un scrutin local », le fait que l'autorité qui propose une idée et la soumet par referendum n'a pas le droit de peser en sa faveur et de militer, communiquer, faire campagne

Qui a payé pour la campagne du OUI ?

C'est une collecte entre les entreprises qui se sont réunis en faveur

Donc les autorités locales n'ont pas participé

Pas un seul denier public n'a été dépensé pour cette campagne

C'est étrange, parce que c'est leur idée

La loi sur les consultations locales est très claire les autorités locales ne peuvent pas faire campagne et ne peuvent pas financer de campagne

Mais finalement les brochures sont une forme de soutien au projet

Cela dit que c'est une bonne idée mais nous n'avons pas le droit de dire que pour cette raison il faut voter OUI. La seule chose que l'on puisse dire c'est que c'est une bonne idée. C'est encadré : nous avons fait appel à un officier indépendant chargé d'organiser le scrutin et il était très vigilant pour ce genre de choses.

Je croyais que les consultations locales étaient moins strictes que les véritables referendum

Non ce n'est pas le cas.

Nous savons ce que nous devons faire [pour les transports publics] mais nous ne savons pas comment les financer

Nous nous quittons après que je lui ai posé quelques questions sur des sources éventuelles (livres d'histoire, cartes historiques de l'agglomération)

**29. Tableau des articles publiés sur le site <http://menmedia.co.uk/manchestereveningnews/news/> relatant
de nouvelles pièces argumentatives**

Date	Titre de l'article du Manchester Evening News	Auteur	Population enquêtée	Pour	Contre	Résumé
23/01/2002	Jams 'a way of life' for region's motorists	RAC (Royal Automobile Club)	Manchester	7%	93%	Les mancuniens s'habituent à la congestion
26/02/2002	£163,500 cost of beating congestion	Commission for Integrated Transport (CfIT) David Begg	Manchester			péage : +500£/an/automobiliste, -2000£/an pour celui qui passe au TC
07/03/2002	Tailback misery costs region's firms dear	Yellow pages	1500 PME anglaises			1/3 sont impactées par la congestion, 78% pensent qu'il faut investir dans les TC
21/08/2002	Remote answer to traffic woe	Netscalibur	1000 PME Manchester			34% envisagent de recourir au télétravail pour éviter l'introduction d'un péage
31/01/2003	Drivers face road toll countdown	Faber Maunsel pour l'assemblée régionale du Nord-Ouest				rapport d'étude sur la gestion du réseau routier, avec des propositions dont l'introduction d'un péage
03/04/2003	MPs back road toll	Commons Transport Committee (CTC), Gwyneth Dunwoody				démonstration que la tarification est le meilleur moyen de traiter la congestion
16/06/2003	Call for charges to beat the jams	Pr. Stephen Glaister (Imperial College)				Hausse de la congestion si rien n'est fait. Remplacer les taxes sur les carburants par une congestion charge serait plus efficace. L'introduction d'un péage pourrait réduire le trafic d'un tiers à Manchester
18/07/2003	Pollution levels soar by half	MEN				pollution de l'air +50% en 5 ans
23/04/2004	Trams fail to cut jams	Sir John Bourn				Le metrolink n'a pas réduit la congestion. D'autres actions doivent être mené en parallèle (P+R, hausse des tarifs de stationnement
08/06/2004	People late for work because of travel	reed.co.uk	6000 travailleurs			Hausse annuelle du coût économique de la congestion de 5,7 à 7,7 milliards £/an pour le royaume
07/07/2004	School run to danger	Commons Education Committee				Le nombre d'enfants qui se rendent à l'école en voiture à plus que doublé en moins de 20 ans, une voiture sur 5 qui circule en ville conduit un enfant à l'école
12/07/2004	Road toll could replace	Commission for Integrated Transport (CfIT) David Begg		67%	33%	Proposition de remplacer les taxes sur les carburants par un pay-as-you-drive
19/07/2004	Train passengers' wish list	MEN	Chambre de Commerce et comité des usagers du rail			Liste des améliorations à apporter au réseau ferré

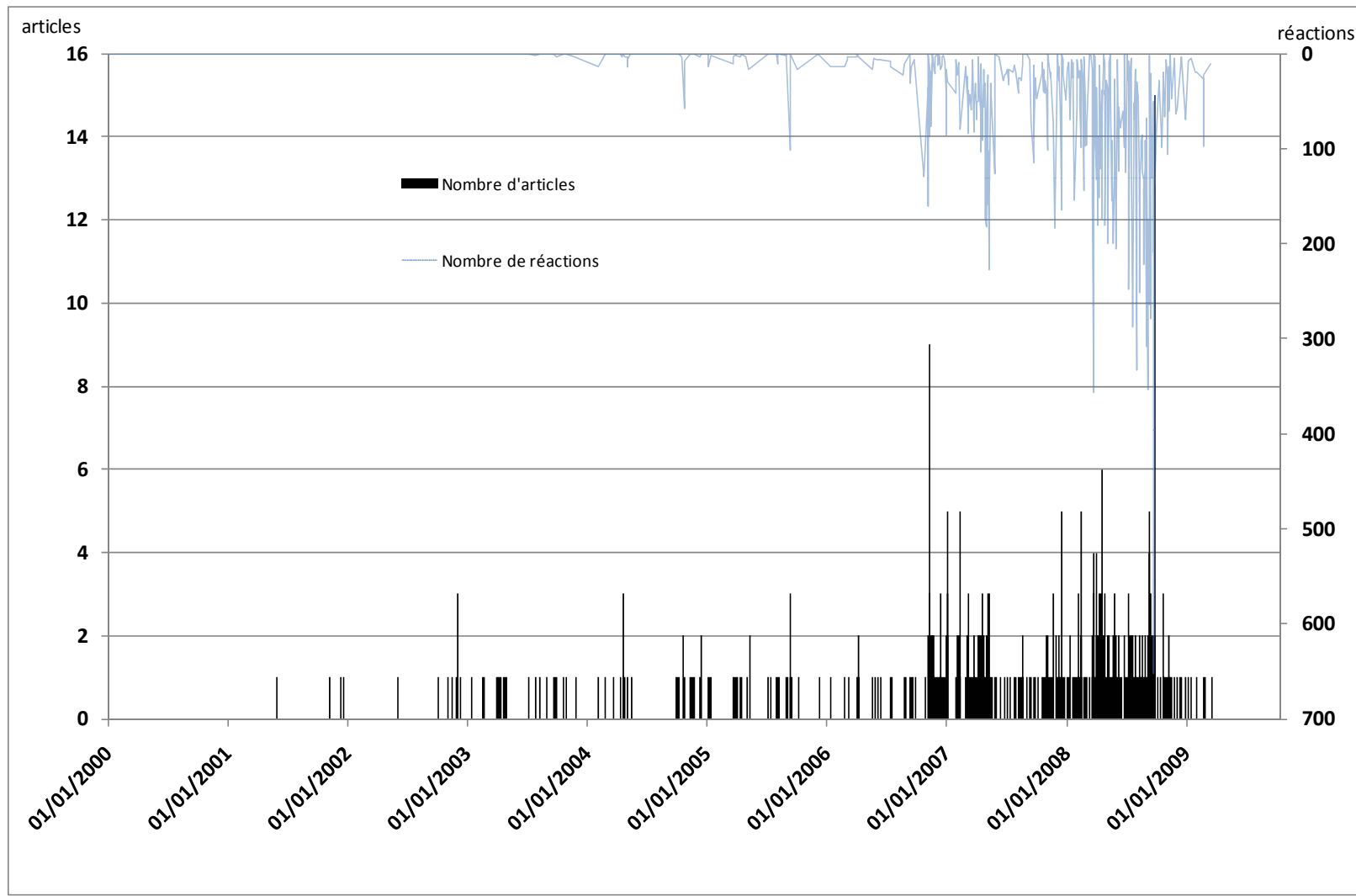
26/01/2005	Cut traffic by banning short-cuts say experts	New Scientist, Neil Johnson, Douglas Ashton and Timothy Jarrett (Oxford)					Des mathématiciens ont démontré par modélisation qu'au-delà d'un certain nombre de routes dans une ville, ajouter des arcs au réseau allonge les temps de parcours au lieu de les réduire
25/02/2005	The questions, and the less-than-full answers	GMPTE (rapport de mai 2003, obtenu par MEN)	entreprises de Manchester				1/3 des entreprises pense qu'un péage serait négatif pour les affaires et 37% déménagerait pour l'éviter
02/03/2005	Thumbs down to traffic charges	FPB	500 PME Londres				58% ont vu leur CA diminuer
24/03/2005	Charges 'a way to clear roads'	Commons Transport Committee (CTC), Gwyneth Dunwoody et Graham Stringer					Le gouvernement doit agir sur la congestion (introduction progressive d'un PAYD national, mais ne doit pas forcer la main aux autorités locales)
16/06/2005	Road-charging backed by business . . . nearly	Chambre de Commerce de Manchester	7000 entreprises membres				la plupart des entreprises ne sont pas opposé si la mesure n'engendre pas de coûts supplémentaire et qu'un renfort des TC est effectué avant.
28/06/2005	Jammed roads in the spotlight	GMPTA et Jacob Consultancy					Lancement d'une étude à 61000£ sur la congestion et ses impacts
18/07/2005	Bumper business chokes the roads	DfT					Tameside, Oldham et Bury ont connu les hausses de trafic les plus importantes du royaume
22/09/2005	Countdown to big travel check-up	GMPTE					Lancement d'une campagne de comptage (à l'aide de caméras spéciales)
27/09/2005	Car curb plans endanger parks	Royal Institution of Chartered Surveyor					Le péage aura des impacts sur le marché de l'immobilier
17/10/2005	Meltdown' threat over tram cash	Institution of Civil Engineers					Les ingénieurs appellent le gouvernement à investir massivement dans les TC et a user de la carotte (offre) mais aussi du bâton (péage)
21/12/2005	We say loudest No to road tolls	RAC (Royal Automobile Club)	automobilistes anglais	5%	95%		Le North West est la région la plus fermement opposée au péage (95%) et aussi la plus ouverte à une hausse des taxes sur le carburant (30%). Le road pricing ne sera acceptable qu'en substitution des autres taxes
23/05/2006	Why we miss out in the bus boom	Commons Public Accounts Committee					La fréquentation des bus a augmenté de 33% à Londres alors qu'elle diminue de 2% dans le North-West.
22/06/2006	Britain's parking enforcement 'a mess'	Commons Transport Committee					Rapport sur l'opacité et la complexité de la fiscalité du stationnement
24/06/2006	Scandal of the parking lottery	MP Lib Dem					Les recettes de stationnement ont augmenté de 82% depuis que le Labour est au pouvoir 1997
27/11/2006	9 out of 10 bosses support road pricing	British Chamber of Commerce	1300 patrons	90%	10%		9/10 entrepreneurs sont favorable au road pricing pour lutter contre la congestion et les coûts qu'elle suscite
01/12/2006	Road pricing 'the only route'	Rod Eddington pour Gordon Brown					Le road pricing est la seule solution. Il faut plus de pouvoir pour les Autorités Locales de Transport
24/01/2007	Motorists vow to dodge the congestion charge	MEN	quelques interviews				Les mancuniens trouvent le prix d'un péage dissuasif (ils prendront les TC) seule une automobiliste affirme qu'elle conduira peu importe le prix.

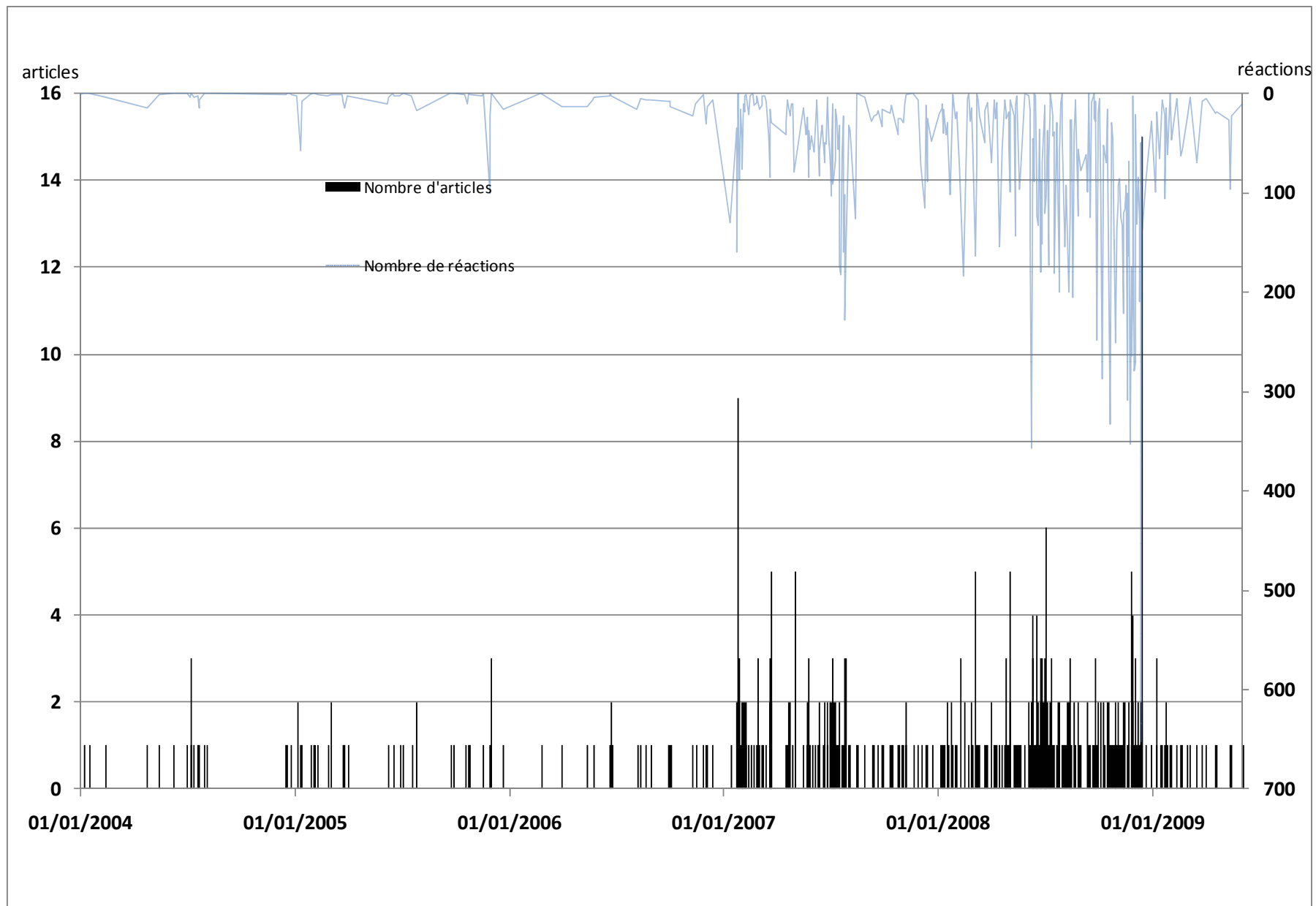
02/02/2007	Manchester: A quieter place to live	Prof Deepak Prasher, of the Ear Institute, at University College London				Dangerosité pour la santé du bruit en ville. Manchester n'est que la 11e ville la plus bruyante d'Angleterre.
12/02/2007	Petition hits congestion charge plan	Peter Roberts				La pétition sur 10downing street dépasse 1,2millions de signataires contre national road pricing scheme
14/03/2007	C-charge 'will drive shoppers away'	RAC (Royal Automobile Club)				Avec le péage : 1/3 des clients iront ailleurs en voiture faire leur achats, plus d'1/4 passera de la voiture aux TC et 21% viendront moins souvent. Aujourd'hui 70 % des clients viennent en voiture et 54% ont déjà fait l'expérience de la congestion lors de leur venue pour shopping. Le bus ne représente que 6% des déplacements mais 30 % pour motif achat.
20/03/2007	Two-thirds against c-charge	CBA Marketing Research pour MEN	1000 mancuniens	36%	64%	64% sont opposés au CC (ils trouvent que c'est une mauvaise idée), mais ils sont autant à trouver que la congestion est un problème réel, 61% ne changeront pas leur façon de se déplacer s'il est mis en place, 59% pensent que payer pour conduire est « price worth » pour obtenir des transports publics de qualité, 50% affirment qu'ils ne viendraient plus dans le centre pour des motifs d'achat ou de loisir, 50% des automobilistes affirment qu'ils paieront n'importe quel prix plutôt que de devoir prendre les TC, plus de ¾ des automobilistes pensent que dans les 10 ans à venir les TC ne seront pas une alternative viable, 2/3 des usagers des TC pensent que ces derniers ne pourront pas absorber un report massif des automobilistes. Coun Roger Jones réagit positivement en soulignant le point favorable (59% pensent que c'est un « price worth ». En revanche, Graham Stringer (Blackley MP, member CTC) appelle l'AGMA à abandon son idée stupide qui est une taxe supplémentaire (extra tax) « the craziest most damaging proposal I have seen in my time in politics »
18/04/2007	Green survey: Your verdict	ManchesterIsMyPlanet	3390 questionnaires en ligne	66%	34%	Le questionnaire pose de nombreuses questions sur l'environnement, 2/3 soutiennent que le péage est une bonne solution pour limiter les GES
21/06/2007	Business opposes c-charge	Aspect Market Research pour Peel	1246 entrepreneurs	20%	80%	4/5 des entreprises sont contre le péage
14/07/2007	C-charge: Public meeting backs plan	AGMA	réunion public	70	12	A la fin de la réunion un vote à main levé en faveur du projet TIF
20/07/2007	C-charge gets public approval	GfK NOP pour l'AGMA	5000 pers et 1000 entreprises	57% (47)	32% (38)	Les habitants, plus que les entreprises, trouvent que le péage est acceptable en contrepartie de 3bn£ d'investissement dans les TC
24/07/2007	Half of firms back c-charge	Chambre de Commerce de Manchester	650 entreprises membrres	53%	47%	53% des entreprises membres trouvent qu'un péage est un price worth paying pour 3bn£
29/08/2007	Business rates to fund trams?	Comité Centre for Cities				une taxe professionnelle additionnelle dédiée aux transports serait plus efficiente qu'un péage

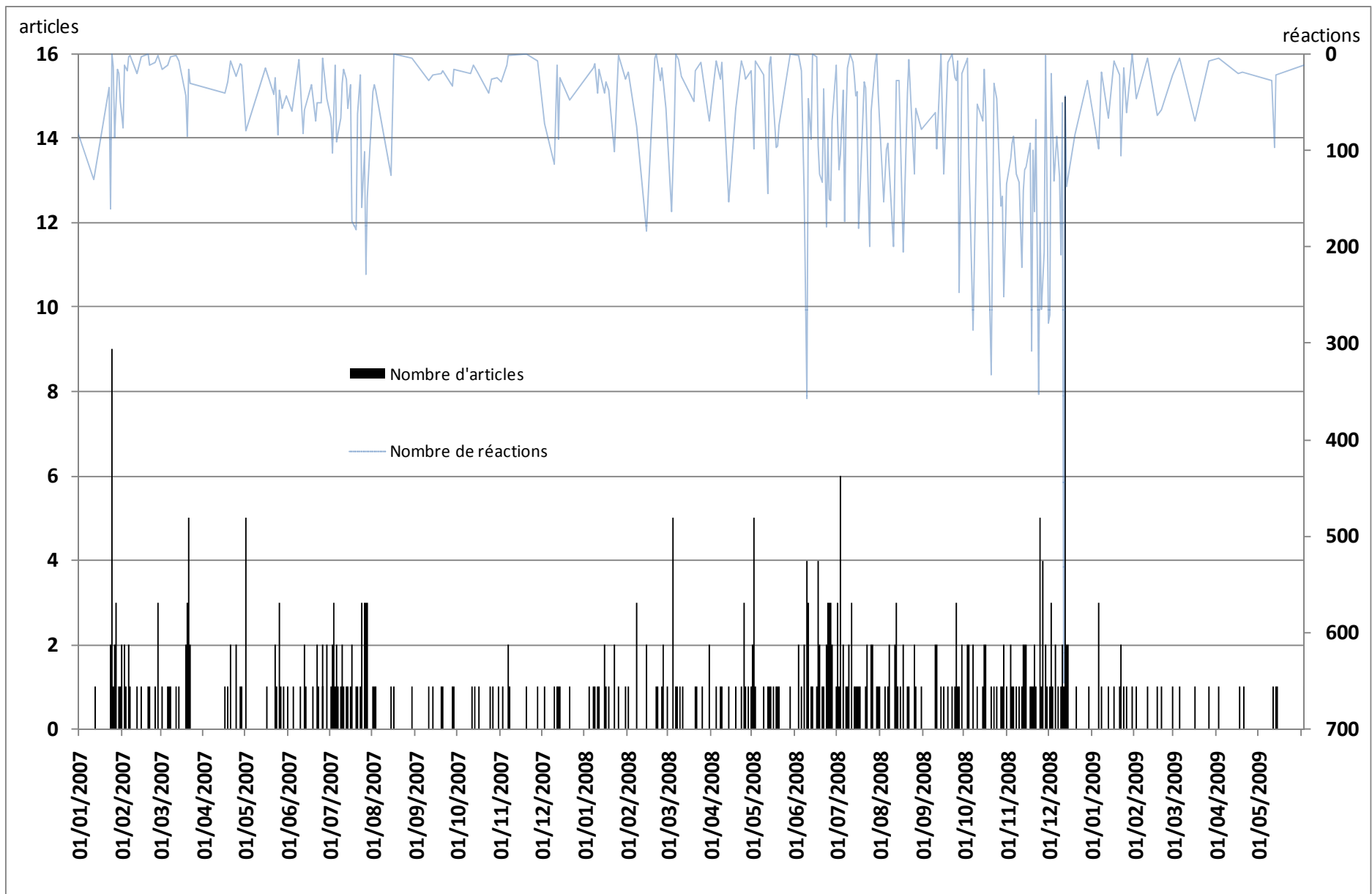
20/09/2007	Third of drivers will stick to cars	Assemblée Régionale du Nord-Ouest	manconiens			31% des manconiens n'utilisent jamais les TC et continueront de prendre leur voiture peu importe le prix. Seulement 7% utilisent les TC tous les jours.
27/09/2007	Survey claims less congestion	Statistiques officielles révélées par MART				MART dévoile qu'entre 1999 et 2006 le trafic a diminué en heure de pointe dans toutes les communes de l'AGMA. A Manchester, c'est 4000 véhicules en moins qui entrent chaque matin (25 000)
28/09/2007	C-charge threatens Kelly	Aspect Market Research pour FSB	300 électeurs de la circonscription	23%	77%	Ruth Kelly risque de perdre son siège à Bolton où les électeurs trouvent à 77% que l'investissement dans les TC ne justifie pas la mise en place d'un péage
30/10/2007	'C-charge must bring benefits'	IPSOS MORI		60%	40%	6/10 soutiendrait le péage si les recettes sont dédiées aux TC
28/11/2007	M-way gridlock warning	RAC (Royal Automobile Club)				rapport "Roads and Reality" qui préconise la construction de nouvelles routes et l'élargissement de routes existantes qu'un road pricing soit mis en place ou non.
09/05/2008	M60 delays getting longer	Highway Agency (DfT)				la congestion a augmenté plus rapidement sur les autoroutes manconiennes que sur celles du reste du pays
17/06/2008	C-charge gets thumbs down	Populus		38%	62%	86% sont en faveur d'un référendum avant l'expérience péage
18/06/2008	Driven off the road?	MEN				Le trafic baisse significativement depuis un an en réaction à la hausse du prix du pétrole
17/07/2008	Traffic levels NOT soaring	MEN, données de l'AGMA				Les comptages démontrent que le trafic a diminué sur les routes B (dans Manchester) et il n'a augmenté que d'1% sur les routes A (autoroutes)
31/07/2008	Charge to miss key congestion	MEN, dossier du TIF				50% de la congestion ne sera pas concernée par le péage (M60 et extérieur)
04/08/2008	C-charge 'good for us'	Leif Jerram (Manchester University) pour United City				un universitaire local écrit un article en faveur du CC
07/08/2008	London congestion as bad as ever	Transport for London				Le niveau de congestion dans la zone péagère de Londres est revenu à son état antérieur
12/08/2008	Slowest traffic outside London	DfT				Manchester est la ville la plus congestionnée du royaume après Londres
18/08/2008	53pc 'support for c-charge'	MORI IPSOS	5000 habitants, 1000 entreprises	53%	40%	Le oui l'emporterait dans les 10 boroughs. Les formulations font fortement varier les réponses --> enjeu crucial du wording
26/08/2008	Fuel costs ease m-way jams	RAC et Trafficmaster				Les temps de parcours dans Manchester ont baissé de 5% (baisse du trafic --> crise et hausse du pétrole)
31/08/2008	Drivers in a jam '10 minutes a day'	onepoll.com	2439 internautes			7/10 automobilistes passent au moins 10 min par jour dans les bouchons

10/09/2008	Climate change could cost billions	Manchester Enterprises				L'introduction d'une taxe carbone coûterait 21bn£ en 12 ans aux entreprises de Manchester si elles ne s'adaptent pas
28/10/2008	C-charge feedback row	MORI IPSOS		55%	45%	Résultat de la consultation sur 81 000 réponses (25 813 avis négatifs et 14 675 avis positifs). Mais un sondage donne 55% favorables à l'ensemble et positif dans 8/10 boroughs
24/11/2008	C-charge on a knife-edge	Yes campaign	5000 personnes	51%	49%	sondage : victoire dans 6 boroughs (NON à Salford, Rochdale, Tameside, Trafford)

30. Graphiques du nombre d'articles publiés sur le site du Manchester Evening News et celui des commentaires publiés par les internautes







31. Tracts anti-péage diffusés par stopthecharge

Stop the Congestion Charge



£1200 a year just to drive your car?

Your vote will stop it!

Vote NO in the referendum

Ballot papers out late November
Post your vote by 5th December

find out more at www.stopthecharge.co.uk

Why you should Vote NO to the Congestion Charge

- It could cost you up to **£100 every month** or **£1200 every year** - just to use your car.
- **Too big** - Current proposals would create the world's largest congestion charging zone - the entire area within the M60 motorway - that's 80sq miles compared to the original London zone of 8sq miles and zones of 11sq miles in Stockholm and 2sq miles in Rome and Singapore.
- **Not effective** - Over such a large area, the promised improvements will not make public transport a practical, cheap and safe door-to-door alternative to the car for most of us.
- **Knock on costs for you** - Even if you don't drive, additional costs to business will be passed on to you through shops, pubs and other outlets.
- **Risk of higher charges and taxes** - We will borrow £1.2 billion to pay for the current proposals. It is hoped the congestion charge will pay back this debt, but our councils refuse to release figures to support this. If the numbers don't add up, we still have to repay the debt which could come from higher charges or increased council tax.
- **No guarantees** - There are no guarantees on charging times, pricing or zone boundaries. In London after just two years, the zone's size doubled and charges rose by 60%. Our councils' own documents refer to possible future charging schemes in Bolton, Bury, Wigan, Rochdale, Oldham, Ashton, Stockport and Altrincham.
- **Out on our own** - Edinburgh, Birmingham, Norwich and Cambridge have already said **No** to congestion charging, current proposals will make Greater Manchester a uniquely expensive place to live and work.
- **Not the only solution** - There are many unexplored alternative ways to reduce congestion and fund transport improvements that would not require a charge, we must explore them fully.

32. Entretien réalisé à Compiègne le 27/05/2008 auprès des responsables du service transports de l'agglomération (ARC), précédé d'une photographie prise en repartant avec le bus gratuit



Entretien à Compiègne le jeune et tout nouveau responsable du service en charge des transports urbains à l'ARC (BD), et Mme ? qui tient son poste depuis 10 ans. Le problème de l'entretien groupé est que les tours de parole ne sont pas toujours respectés. On sent que B.D. est sûrement plus diplômé, mais sa position de supérieur hiérarchique n'empêche pas Anita, formée sur le tas, de lui couper régulièrement la parole, car sa compétence à elle c'est l'ancienneté. Elle est même qualifiée de « mémoire vivante du service ».

Mme - Compiègne est coincée entre la forêt et l'Oise, c'est pour ça qu'elle s'étend du Nord au Sud, le long de l'Oise et de la forêt. De l'autre côté, vous avez Margny-les-Compiègne et Venette.

C'est inondable de l'autre côté ?-

Mme - C'était inondable, parce qu'avec les bassins qui ont été construits et qui sont en construction, normalement les gens ne devraient plus être inondés. Sinon c'était inondable. **Je dis ça parce que j'ai vu que ce n'était pas très construit de l'autre côté.**

B.D. entre dans le bureau et il apporte toute la documentation.

B.D. Il y a un syndicat mixte au niveau du département pour les transports collectifs, mais c'est aussi une centrale d'information et puis ça permet de réserver pour du covoiturage, donc ça peut aussi vous intéresser dans la logique du sujet.

Comment fonctionne un service gratuit ? Comment ça peut durer dans le temps sachant qu'on ne se finance pas par l'utilisateur, donc seulement par la fiscalité et le Versement Transport ?

BD. Le versement transport, c'est la principale ressource. Après il y a des subventions qui viennent s'ajouter à tout ça éventuellement, mais c'est le Versement Transport. Donc c'est toutes les entreprises de plus de 9 salariés...

Mme ... de plus de 9 salariés dans les communes de plus de 20 000 habitants. Donc au départ, c'est Compiègne toute seule et le tout était de 0,55 % de la masse salariale. Lorsque l'ARC, enfin la communauté de communes est devenue Autorité Organisatrice des Transports, les communes faisant partie de l'ARC ont commencé à cotiser pour le Versement Transport. Donc ça s'est fait progressivement, la première année 0,11 %, la deuxième 0,22 et en 2008, ils arrivent à 0,55. [donc elles ont commencé à 0,11 en 2004].

BD Donc finalement, ce n'est qu'à partir de cette année que toutes payent 0,55. Ce qui n'empêche que ça ne plaît pas forcément à toutes les entreprises, mais elles s'y font et elles bénéficient le plus possible du réseau. Même si ce n'est pas toujours le cas, on essaie de faire en sorte que ça s'améliore progressivement.

Mme Oui parce que les communes qui sont très excentrées, qui sont en forêt, donc on peut aller mettre un... du fait... Quand l'ARC est devenue AOT, seules les trois communes centres, c'est-à-dire Compiègne, Margny, Venette, étaient desservies par les bus urbains. Pour ne pas défavoriser les autres communes de l'ARC on a mis en place un service de transports en commun à la demande « Allotic », qui desservait toutes les autres communes de l'ARC et qui était relié à Compiègne à 5 arrêts : la Gare, le Centre-Ville, le Piscine-Patinoire qui est au Sud de Compiègne, l'Hôpital tout au Nord avec le Parc de Loisir à côté, la Polyclinique Saint Caumes. Et à l'intérieur de Compiègne, les gens utilisent les bus urbains, puisqu'ils sont gratuits.

Donc le transport à la demande, lui n'est pas gratuit ?

Mme Lui, il coûte un euro cinquante la course. Ce qui est très minime.

Et les taxis n'ont pas commencé à râler ?

Mme Alors les taxis adhèrent au service Allotic, ils signent une convention et un règlement intérieur. On a un logiciel qui enregistre les réservations la veille l'hôtesse envoie les feuilles de route aux artisans taxi, comme-ça ils connaissent les courses qu'ils ont à faire dans la journée.

Finalement, ils ne se plaignent pas, parce qu'ils sont associés et participent

Mme Oui, parce que ça leur fait quand même un revenu complémentaire, pour ceux qui veulent travailler.

Il n'y en pas qui disent que les gens qui prenaient le taxi, maintenant ils prennent le TAD ?

Mme Non, mais ils ont tendance à refuser une course Allotic pour faire une course à eux. Je ne veux pas les mettre tous dans le même panier. Mais dans la convention, il est stipulé que s'ils ont un empêchement et qu'ils ne peuvent pas, ils s'arrangent avec un de leurs confrères pour qu'il fasse la course à leur place et pour le rétribuer. Parce qu'ils sont payés au mois, donc ils s'arrangent entre collègues.

Parce qu'ils ne sont pas tous agréés. C'est seulement certains taxis ?

Mme Au début, c'était ceux qui voulaient. Mais maintenant, tous ceux qui achètent une licence dans les communes de l'ARC ont l'obligation d'adhérer à Allotic.

Et le périmètre est toujours le même. Toutes les communes en dehors des trois du centre ?

Mme Oui-oui, c'est ça. Mais bon, je vais vous dire, avant que Venette, qui est desservie par les bus urbains, il y a quand même quelques arrêts, mais dans le centre-bourg si vous voulez, Sur Venette, on a deux arrêts, bon. Si vous voulez Allotic a été mis en place avant que le bus urbain n'arrive là.

Donc du coup, sur ce secteur-là, les deux services se chevauchent ?

Mme Mais ce n'est pas les mêmes arrêts. Parce que les deux arrêts de Venette, ils sont sur le bord de l'Oise, il y a la passerelle pour aller à Compiègne, qui se trouve à la hauteur du lycée Charles de Gaulle (tout en bas de la carte).

BD. La passerelle piétons-vélos

Mme Donc il y a un arrêt là et l'autre au barrage de Venette, à l'Ecluse.

(ils cherchent laborieusement sur la carte).

Donc les bus ne passent pas là, ils passent de l'autre côté de l'Oise. Et Venette c'est pareil, il y a deux arrêts : Jeanne d'Arc et ... c'est tout là haut. Il n'y a personne qui monte là, mais ça a été une demande à l'époque.

Et les communes qui n'ont que le TAD et qui paient maintenant le même prix que les autres, elles ne râlent pas un petit peu pour...

Mme Oui, surtout les entreprises... Donc on a commencé à étendre, avec la ligne 7 tout là haut, tout là-haut sur Clairoix quatre fois par jour. Et on a aussi mis en place un service le mercredi et le samedi 4 fois par jour, comme ça si les gens veulent venir, comme c'est le marché ces jours là à Compiègne. On ne veut pas non plus que les gens déserte les commerces de leur commune, mais les jours de marché, des fois il y a des choses qui sont plus intéressantes qu'ils ne trouvent pas dans leur commune nécessairement, mais qu'ils peuvent trouver sur le marché...

BD. Oui, et ça leur sert aussi à venir se balader, ce n'est pas nécessairement le marché. Mais ce service, c'est pour toutes les communes. Ce n'est pas comme les extensions de lignes dont on parlait avant. C'est une offre complémentaire.

Et il y en a aussi pour le week-end ?

Mme Non, le week-end, vous avez une ligne le dimanche après-midi à partir de 13 heures et elle est payante : 1€

Et ça les gens arrivent bien à le comprendre ?

Mme Un euro pour faire Margny ...

BD. Ce n'est pas le même circuit

Mme C'est un circuit différent

BD. C'est une ligne qui dessert tout en gros

Mme C'est une ligne qui fait tout le tour

Et du coup, je suppose que ce n'est pas les mêmes bus ?

Mme Si

Mais comment ils font, il n'y a pas de système de billetterie dans les bus que j'ai vu ?

Mme Le chauffeur vend des tickets

Mais il n'y pas de machine pour oblitérer ? Ils n'oblitérent pas ?

Mme Non, il marque le prix dessus, et c'est avec le talon qu'il compte quand il rend la caisse le lundi matin. Pour vérifier la caisse avec le talon des tickets. C'est des carnet de tickets comme vous en avez dans les tombolas par exemple. Le carnet avec les numéros, 1-2-3-4-5 là. C'est des tickets tous simples. Simplement dessus c'est marqué, on ne note pas le nom du client, mais l'arrêt où il est monté ou le prix, ça permet de faire des statistiques.

(éclats de rires)

J'allais en arrivés là justement. Parce que mon travail à Rennes dans le service des transports c'est de faire des statistiques de fréquentation avec le système de billetterie

...

Le DGA aménagement- économie entre dans la pièce. Nous sommes présentés par B.D. Puis ils discutent brièvement de leurs opérations du moment.

...

Mme Alors les statistiques...

Comment on fait pour compter, quand on ne vend pas de tickets ?

Mme Le chauffeur du bus, il a une feuille avec les noms des arrêts. Il fait un petit bâton à chaque fois qu'il y a quelqu'un qui monte.

Et ça il le fait pour toutes les courses tout le temps, ou bien c'est une étude qui est faite à un moment de l'année ?

Mme C'est-à-dire que ... Il le fait tout le temps, normalement, mais Samedi Dimanche, il n'y a pas beaucoup de tours si vous voulez, il y en a peut-être 4 ou 5, 4.

D'accord, il compte le dimanche, mais les autres jours ?

Mme Les autres jours, il ne le fait pas. Les seuls qu'on peut leur faire faire, c'est le dimanche parce que c'est payant. Il y a aussi, même si ce n'est pas évident de les avoir, le mercredi et le samedi, il y a aussi des éléments de fréquentation par chauffeur. Les employés de l'entreprise qui exploite le réseau remplissent des petites fiches notant le nombre de personnes qui est monté. Pareil, ils mettent des bâtons, à chaque arrêt

Ça, ils le font de temps en temps ?

Mme Ils le font pour l'instant, on leur a demandé parce que c'est le démarrage, pour voir si c'est vraiment fréquenté. On a démarré ça il y a six mois 1er Octobre on a démarré ça, donc on veut voir un petit peu si dans le temps les gens vont prendre l'habitude parce qu'au début c'est un peu inconnu. On diffuse une communication, mais les gens, ils ne savent pas. Ils sont un peu perdus au début. Avec le temps, on voulait savoir, donc on a demandé à ce que les services des mercredi et des samedi il y ait la fréquentation de notée sur les feuilles et tous les mois, je fais des statistiques de fréquentation.

D'accord, ça c'est pour le mercredi et le samedi. Et pourquoi pas les autres jours ?

Mme Parce que les autres jours... Les autres jours dans le réseau urbain ?

Oui.

Mme On a six millions de voyageurs dans l'année ! C'est impossible à faire pour les chauffeurs.

Oui, je comprends bien. Mais on les sort d'où les 6 millions ? Comment on a fait pour le savoir ?

Mme A une époque, l'exploitant a mandaté une entreprise qui a embauché des jeunes, avec un petit carnet dans chaque véhicule.

BD. Des comptages en fait

Mme Et ça évolue plus ou moins d'année en année, donc si vous voulez on était à 4 millions d'usagers en 1996, en 2000 on était à 4,7 millions et là, avec l'extension, la ligne 7, la violette et la orange [ligne 6]. C'était en 2000, là on est en 2008, on chiffre à 5 à 6 millions d'usagers.

D'accord, mais la dernière fois qu'il y a eu un comptage, c'était en 2000 ?

Mme Oui, parce que c'était dans l'ancien marché et il n'y avait rien cette fois ci. Là actuellement, on a deux véhicules qui ont des compteurs, mais étant donné qu'il n'y a des compteurs que sur deux portes. Les comptages ne sont faits que sur deux bus, puisqu'ils ne font pas toujours la même ligne. Le bus il tourne. Un coup il est sur une ligne, au tour suivant sur une autre. Ils ne font tout le temps la même ligne. Ils vont d'une ligne à une autre, donc ça ne serait pas très significatif sur les 6 lignes que l'on a, 18 véhicules tournent.

Ça permettrait de connaître une course précisément, mais c'est tout.

Mme Oui, mais il faudrait qu'on prenne un moment...

B.D. Faire de nouveaux comptages éventuellement

Mme Oui, il faut qu'il fasse des comptages, mais ça a certainement un coût pour lui aussi.

Donc il y a un exploitant. Et quel type de marché le lie à l'ARC ?

Mme C'est un marché public européen. Ce n'est pas une délégation de service public, hein. Donc lui, il est prestataire de service de 2005 à 2013.

Et c'est Véolia, non ?

Mme C'est Acari, qui fait partie du groupe Véolia, mais c'est Acari. Ils ont racheté le nom commercial et notre Président tient à ce que ça reste Acari.

B.D. C'est une entreprise familiale ... mais ça fait partie de Véolia quand même

Mme Ils sont implantés depuis des années, ça fait partie du groupe Véolia, mais ça on le met entre parenthèse.(rires)

BD. De toutes façons, tout fait partie d'un grand groupe maintenant.

J'ai vu qu'il y avait des bus tous neufs. Ils appartiennent à l'ARC ?

Mme Non, ce sont des bus qui appartiennent au transporteur. C'est un prestataire de services.

Il fournit tout et vous passez commande

Mme Voilà, c'est ça. Les chauffeurs sont salariés du transporteur et nous on vérifie l'exactitude du marché, on contrôle l'exécution du marché. En plus on a des fonctions... on travaille avec eux aussi.

Les bus tout neufs, c'est eux qui les ont achetés eux même ?

Mme C'est eux qui les ont achetés, mais c'était prévu dans le marché. C'est nous qui avons demandé au transporteur que la chose soit renouvelée : que ce soit des bus neufs avec des planchers bas et équipés « accessibilité handicapés » pour le nouveau marché

B.D. D'ailleurs tous les bus sont à plancher bas avec des systèmes de...

Mme Enfin sur les 18, il n'y en a qu'un qui n'a pas de... qui n'a pas la planche ... handicapé. Parce que c'est un ancien, de l'ancien marché. A l'époque il était neuf, et comme il était neuf, ils l'ont gardé. Sur les 18, il y en a 17 qui... Sont des Irisbus et il y a un des Irisbus qui n'a pas de rampe pour les handicapés. Il y a un autre Irisbus qui lui a une rampe. C'est deux bus de l'ancien marché qui ont été conservés. Et Acari a pour le nouveau marché acheté 15 bus Mercedes, c'est des Citaro. Il y a deux Irisbus qui étaient neufs à l'époque donc il les ont conservés et ils en ont acheté 15 neufs. Donc c'est nous qui avons imposé, je dirais, la couleur et la décoration des véhicules.

J'ai vu qu'il y avait des caméras de vidéo-surveillance aussi .

Mme Oui, ça c'est le transporteur qui les a mis.

Et c'est dans tous les bus ?

Mme Dans tous les bus ! Dans les 17, 18, 17 bus.

Et ça n'était pas dans le marché, il l'a fait de lui-même ?

Mme Si ... parce que dans le marché précédent, on avait équipé également... on l'a fait après, pas au démarrage, les bus étaient équipés également de sets de vidéo-surveillance, on les a payés 50/50 entre le transporteur et la Ville de Compiègne.

Du coup, ils appartiennent à qui ces équipements ?

Mme Et bien, ils sont repartis avec les bus. Ils roulent dans les Alpes Maritimes, les bus. Ils ont réussi à les revendre et aux mêmes couleurs : bleu et jaune.(rires)

B.D. Ah bon, je ne savais pas...

Mme Ils ont gardé les couleurs d'origine bleu et jaune ! (rires) Oui parce que jaune et bleu, c'était les couleurs de la Ville de Compiègne. [elle indique des photos sur le mur] ça c'était les anciens, les Sétra avant les... Entre celui-là et celui-là, il y avait les Irisbus et puis il y avait un Mercedes aussi qui n'avait que deux portes à plancher bas ... et puis il y avait des... c'était Renault, c'était... comment on les appelle ? Agora ! C'étaient des Agora dans l'ancien marché, mais je n'ai pas la photo. [elle fait de l'humour sur le cadre]

B.D. Pour info, sur les équipements des bus il n'y a pas encore, pour l'accessibilité, d'équipements sonores et visuels mais c'est en cours aujourd'hui, ça peut être intéressant de le noter quand même.

Cette loi sur le handicap me fait tilter, parce que quand vous avez fait votre marché le décret n'était pas encore sorti. Du coup comment vous faites ? Qui a la charge d'apporter toutes ces modifications ? C'est l'ARC ou le transporteur ?

Mme Très bonne question, dans le marché, la première proposition tenait compte de ces équipements, mais au moment des négociations, ça faisait un prix très élevé donc on a supprimé... des options si vous voulez, comme la clim'... y avait...

B.D. Mais le fait est qu'aujourd'hui, ça va être à notre charge, à la charge de l'agglomération. Mais aussi aidé par le syndicat mixte du transport collectif du département entier, de l'Oise, donc ce n'est pas négligeable non plus. C'est quand même... enfin ce n'est pas encore vraiment arrêté, mais ça va permettre d'avoir une subvention d'au moins 30 % ... 30 %. D'ailleurs par rapport à... et tant que j'y pense, c'est important quand même de le préciser, le Syndicat Mixte pour qu'il fonctionne, il y a aussi un Versement Transport additionnel qui a été mis en place. Donc il n'y a pas seulement 0,55 finalement qui s'applique... Il y a aussi un VTA que ça s'appelle Versement Transport Additionnel et qui lui permet de financer l'ensemble des opérations du SMTCO. Ça fonctionne sur le même principe, les entreprises de plus de 9 salariés etc., mais là par contre il y a un taux qui a été fixé : ce n'est 0,70 on a regardé l'autre fois, c'est 0,80 au total

Mme C'est 0,25 d'additionnel

Et donc là, c'est toutes les communes de plus de 20 000 habitants ?

Mme Non, c'est l'agglomération. L'ARC a 72 000 habitants.

Mais ça, ça s'applique sur tout le département ?

B.D. Oui, bien sûr Mais ça ne s'applique pas partout pareil...

Mme Le total est de 0,80, mais le VTA n'est pas nécessairement pareil partout. Prenez Beauvais, eux ils sont à 0,60 de VT, donc eux ils n'ont que 0,20.

B.D. Le principe est de pas dépasser 0,80. ça c'est important parce qu'au départ ça a été conçu comme un outil de développement des transports collectifs et des alternatives à la voiture, donc du covoiturage et tout. Ce n'est pas négligeable.

Je reviens à la mise en accessibilité, vous avez du faire le diagnostic de tout ce qui devrait être fait ?

B.D. C'est un peu en cours en fait. Parce que maintenant il faut faire un schéma directeur d'accessibilité. Bon je crois qu'il n'y a qu'une seule communauté en France qu'il l'a vraiment fait dans les temps... j'ai vu

C'est La Rochelle, non ?

B.D. Peut-être La Rochelle...

Mme Amiens !

Il y en a peut-être plusieurs alors ?

B.D. Ah non, Amiens ils n'ont pas terminé. Ils sont peut-être plus avancés mais en terme concret, d'aménagements sur la voirie, etc. ça il n'y en pas beaucoup qui l'ont fait.

A Rennes, on a fait le document du diagnostic et les orientations. Mais après on ne sait même pas combien ça va coûter.

B.D. En fait, on n'est pas loin du même résultat. Le diagnostic est fait

Mme Oui le diagnostic des points d'arrêt

B.D. Les orientations et les aménagements, ce n'est pas très défini, mais le problème c'est la voirie. A Rennes la compétence voirie, ils l'ont ?

Non, il y a des voiries d'intérêt intercommunal, mais c'est quelques couloirs de bus, tout le reste est à la municipalité qui gère

B.D. Ça c'est souvent un petit frein aux projets, source de difficulté

Mme Enfin on a jusqu'en 2015

Oui mais 2015, c'est 100%

B.D. 2015, c'est justement la fin des aménagements

Mme Et bien, on en fait un petit peu tous les ans. Il faut en faire un petit peu tous les ans
[le clocher sonne, inaudible]

C'est un chantier colossal, à Rennes déjà, mais je n'ose même pas imaginer des villes comme Lyon ou Bordeaux

Mme Ils n'ont pas les mêmes moyens non plus (rires)

C'est sûr, mais rien que le diagnostic, nous on ne savait même pas combien on avait d'arrêts. On est obligé de tous les compter, on en trouve peut-être 30 de plus que prévus.

B.D. A Rennes, il y a quoi en-dehors du métro, il y a aussi un réseau de bus en fait ?

Oui, il y a une cinquantaine de lignes de bus. Je crois que ça atteignait les 1300 arrêts, un truc comme-ça. Quand il faut aller tous les voir, prendre une photo, mesurer la bordure, la hauteur du banc : c'est un chantier. Donc après, effectuer tous les travaux. 2015, je pense qu'il n'y aura pas beaucoup de villes qui auront réussi à ce moment-là. Et puis renouveler tous les bus.

B.D. Nous on a un avantage, c'est qu'on a déjà un plancher bas sur tous les bus.

La loi est de 2005 et le décret doit dater de 2006 et du coup il y a des investissements qui ont été faits.

B.D. De toutes façons, les délais de ce type c'est rarement réellement respecté. Je crois que c'est de la mauvaise volonté, mais je crois que ce n'est pas évident non-plus. Si il n'y avait que ça en cours, ça irait mais là...

Mme On a des travaux importants sur la voirie

B.D. Mais bon, c'est important

Tant qu'on est dans le sujet. Est-ce que vous savez combien il y a de personnes concernés par cette loi à Compiègne ? Est-ce que vous avez réussi à recenser les handicapés ?

Mme On a une Commission accessibilité qui s'en occupe, mais elle ne se réunit pas souvent.

B.D. Moi depuis que je suis arrivé elle ne s'est jamais réunie en tout cas...

Mme C'est la Ville...

B.D. On a les répertoires d'associations de personnes à mobilité réduite en tout genre sur tout. Maintenant le nombre exact de personnes que ça représente parmi la population : je ne sais pas s'il y a une estimation de ça. Mais justement, la suite des opérations c'est un peu de voir ça plus précisément avec les associations. Quels seraient les quartiers où il faut agir en priorité ? Quels arrêts ? Est-ce que la population d'un quartier, je ne sais pas, peut-être que dans certains quartiers les gens sont plus aptes, ou justement pas aptes à utiliser des transports accessibles dans tel ou tel endroit. C'est ce qu'il faut bien voir en priorité avec les associations. C'est la prochaine étape en fait.

A Rennes, quand on a voulu le faire, on s'est rendu compte qu'on n'avait aucune information sur les différents types de handicaps et où ils se situent.

B.D. Les différents types de handicap, ça va, mais c'est sûr que la situation...

Oui mais un aveugle et une personne en fauteuil roulant, ce n'est pas du tout la même chose. Et pour la loi, il faut que ce soit accessible pour tout le monde, partout et tout de suite. Mais pour hiérarchiser les besoins, ça aurait été plus intelligent de mettre les moyens là où il y a de la demande. Mais on est incapable de savoir combien ils sont et où ils sont.

Mme Mais la commission d'accessibilité réunit les associations.

Oui, mais les associations, elles sont très peu capables de référencer les handicapés hormis leurs membres.

B.D. Oui, parce que tous les citoyens malvoyants ne sont pas forcément dans une association.

Mme Précision que je voulais apporter, les bus urbains ont une accessibilité handicapé. Mais pour Allotic, quand la personne qui réserve est non-voyante ou malvoyante les taxis les

prennent à leur porte et les ramènent à leur porte. Parce que sinon le système fonction de poteau à poteau, comme des arrêts de bus. Ce n'est pas du domicile, il y a des poteaux pour les arrêts. C'est des lignes virtuelles avec des arrêts virtuels. Enfin non, parce qu'ils sont bien réels. Il y a un poteau, mais ce n'est pas comme un bus, il ne s'arrête pas partout. Quand une personne malvoyante s'inscrit on le note et quand la personne fait une réservation, ça apparaît et l'hôtesse sait que c'est une personne malvoyante et le reproduit sur la feuille de route et le taxi sait qu'il faut qu'il aille la chercher à son domicile et la ramener à son domicile. C'est ce qu'on a demandé aux artisans taxi pour les personnes non-voyantes et malvoyantes.

Et les personnes en fauteuil roulant bénéficient de la même chose ?

Mme Et bien [embarrassées] les personnes en fauteuil roulant on en a très peu...

B.D. Il y aussi un service départemental, et c'est pour ça que ça n'a pas été fait spécialement. Parce que les taxis ne sont pas forcément accessibles...

Mme ...compétents

B.D. ...la plupart du temps ils ne le sont pas. Mais il y a un service départemental, encore une fois. C'est « Handica », c'est ça ?

Mme C'est Handica, c'est le Conseil Général qui est le seul compétent

B.D. C'est le département qui gère et transporte les personnes à mobilité réduite en fauteuil

Mme C'est lui qui a la compétence transport de ...

Donc ils ne vous appellent pas vous, mais l'équivalent du département

Mme et B.D. Voilà !

B.D. C'est un service qui marche bien a priori

Mme Quelques clients prennent les bus urbains, donc se servent de la rampe mais en général c'est le Conseil Général qui est le seul compétent en la matière... le transport des personnes en situation de handicap.

Je vais revenir à mes questions de base qui m'ont fait venir ici. Moi, ce qui m'obsède un peu, c'est comment on fait pour savoir qui prend le bus ? Déjà combien, ça ne paraît pas évident-évident, mais qui prend le bus ? Mon idée c'est que partout il y a des réseaux de bus. Plus ou moins de gens les prennent et partout on voudrait que plus de gens les prennent et particulièrement des gens qui travaillent parce que bien souvent c'est un service qui s'adresse plutôt aux scolaires, aux personnes sans emploi...

B.D. Il y beaucoup de scolaires quand même...

Mme Il y a beaucoup de scolaires parce que bon, les bus urbains desservent les établissements scolaires à Compiègne. Vous avez des gens qui vont travailler, vous avez des gens qui vont à la gare pour prendre le train pour aller travailler sur Paris ou sur Creil, sur Noyon, sur Saint-Quentin mais même, vous avez des gens qui se déplacent pour venir dans le centre-ville pour aller à des rendez-vous chez le médecin, coiffeur...

B.D. pour aller au centre commercial...

Mme Il y a tout types de clientèles.

Mais on ne sait pas dans quelle proportion ?

Mme Non.

Ni comment elles évoluent, forcément ?

Mme Non, on voit juste si tous les bus sont pleins ou pas. Pour savoir si il faut en rajouter, surtout en scolaire. Les scolaires de Compiègne, attention ! Parce qu'il y a des collèges à l'extérieur de Compiègne qui font partis de l'ARC et là c'est différent. Pour Margny et la Croix-Saint-Ouin, c'est différent, il y a un service de cars.

Pourquoi c'est différent ?

Mme Parce que la Croix-Saint-Ouin c'est très loin, très loin, très loin

B.D. [se lève et pointe la carte au mur] C'est vrai que le collège, il doit être ici en gros

Mme La carte de la Croix-Saint-Ouin [elle déploie une carte], voyons voir, voyez

B.D. Ce n'est pas desservi par le réseau urbain à la base.

Mme Donc c'est plus de l'interurbain que de l'urbain

D'accord, mais ils font partie de l'agglo ?

Mme Oui, ils font partie de l'agglo [**elle délimite l'ARC sur sa carte**] Mais Compiègne, ici vous avez l'hôpital, donc vous voyez c'est quand même assez loin, c'est pour ça qu'on a mis en place les service des mercredi et jeudi et pour l'instant on a le service Allotic. On a pas encore prolongé la ligne... Pourquoi on a parlé de Saint-Ouin ?

B.D. Tu parlais du collège

Mme Oui parce que là c'est un service scolaire. Les élèves qui sont au collège de la Croix-Saint-Ouin sont des élèves des communes autour. A Compiègne, vous avez 4 collèges et ce sont les élèves de Compiègne. Compiègne est divisé en secteur...

Ça c'était avec la carte scolaire.

Mme ...avec la carte scolaire ! Jusqu'à présent on va dire... Donc les bus urbains desservent les collèges plus 4 lycées, 3 lycées.

Il n'y a pas de lignes scolaires spécifiquement ?

Mme Alors on a été obligé d'en mettre...

BD. Ça va venir...

Mme On a été obligé de mettre des renforts scolaires, dans Compiègne je parle. On a été obligé de mettre des renforts scolaires, des bus urbains à préférence scolaire, parce que les bus urbains sont pour tout public, mais à préférence scolaire parce que... vous prenez par exemple la ligne 1 elle dessert [**elle regarde la carte et compte**] 1-2-3-4-5-6-7 établissements scolaires. Entre collèges, lycées et établissements privés. Déjà il part plein bondé à la gare le matin, donc on a mis des renforts pour doubler les bus de ligne. Le collège Mondonin c'était pareil, on a mis un renfort sur la ligne 3/4 qui passe devant. On a mis des renforts scolaires et d'ailleurs là où tu voulais en venir au mois de septembre...

B.D. Au mois de septembre, il y aura des lignes scolaires spécifiques, d'ailleurs ça nous occupe beaucoup et ça va nous occuper encore plus. En fait l'ARC va devenir l'organisatrice des transports scolaires sur l'agglomération, donc ça ne va plus être le département.

Mme C'est-à-dire qu'on l'est depuis 2005, mais comme on n'avait pas de réseau et que la DSP du Conseil Général allait jusqu'en juin 2007, les élèves... les lycéens, pas les collégiens. Donc en septembre 2005 on a mis en place un service de transport scolaire spécifique pour le collège de Margny et de la Croix-Saint-Ouin, c'est pour ça que je disais que c'est différent des collèges de Compiègne qui eux prennent les urbains, et pour tous les élèves des autres communes de l'ARC, qui se trouvent dans ces collèges là... Et les lycéens empruntaient les lignes du Conseil Général, les lignes départementales du Conseil Général.

Qui ne va plus assurer le service sur ce territoire là ?

B.D. Voilà

Mme Ça a été prorogé jusqu'en juin 2008, donc à partir de juin 2008 on met en place notre propre réseau de transport scolaire.

Donc pour les communes que vous montriez, il y aura des lignes TIC spécifiquement scolaires ?

Mme Oui, TIC ou Scolaire...

B.D. Enfin ça va quand même garder le nom TIC

Mme Ça va garder le nom TIC mais on ne sait pas comment ça va s'appeler encore. Ce n'est pas le plus important pour le moment qu'on y travaille (rires)

B.D. Oui, mais à la rigueur, il n'aura pas d'autres nom. Il ne va pas avoir un nom spécifique, ça va être TIC...

Mme Oui, mais ce sera le réseau scolaire et pas le réseau urbain ou interurbain...

Ce qui va vous obliger à acheter du matériel roulant ?

Mme Non, on n'achète rien nous.

Ah oui, c'est Acari ?

Mme Pas forcément.

C'est vrai vous êtes obligés de faire un autre marché pour les scolaires...

Mme Voilà, on a fait un autre marché pour les scolaires...

B.D. Qui a été remporté par une autre entreprise

Mme Par lots ! C'est deux entreprises qui ont remporté : une ligne 3 lots et l'autre 4 lots. Qui ont remporté le marché. Donc les élèves de l'ARC n'emprunteront plus... même si les cars du conseil général passent par leur commune, la Croix-Saint-Ouin par exemple, parce la Croix-Saint-Ouin c'est la ligne Saint-Lys-Compiègne. Ils prendront les cars de l'ARC et non plus ceux du conseil général. Donc depuis 2005 nous on payait les transporteurs pour le nombre d'élèves de l'ARC qui sont transportés. Alors on comptait tous les élèves transportés, tous les mois on faisait des tableaux du nombre d'élèves pour ça.

Et ils vous facturaient sur quelle base ?

Mme Le même tarif que le conseil général. C'était un forfait par mois et par élève

Et pour les élèves c'est payant ?

Mme Non, c'est gratuit, c'est nous qui payons, c'est l'ARC qui paie... c'est gratuit pour les élèves.

B.D. D'ailleurs le service qui va être mis en place à partir de septembre pourra aussi être utilisé par le grand public. C'est adapté pour les scolaires, c'est fait pour les scolaires, mais si il y a des gens que ça arrange de prendre ce bus, il n'y aura pas de problème. Enfin, pour les lignes de lycée a priori.

Mme [elle a retrouvé des documents et s'y réfère] Alors c'est tout les trois m... c'est septembre janvier et avril, là j'ai septembre, janvier je veux dire c'est au kilomètre de 5 à 15 km c'était 34,92 par élève après c'est de 15 à 19, mais nous, nos élèves c'est maximum de 5 à 19 km donc c'est deux tarifs qui nous étaient facturés c'est 37€/2 TTC et 75€/2TTC, donc on a repris les même tarifs que le conseil général puisque de toute façon c'était leurs lignes qu'on reprenait ... et pour les élèves qui arrivent en train, qui utilisent donc les bus urbains ils nous versent les subvention en fonction du nombre d'élèves qui arrivent en train. Donc tous les ans, je fais un mémoire et ils payent, ils nous versent la subvention pour les élèves qui ont pris les bus urbains et qui sont arrivés par le train. Parce que le conseil général paie aussi bien les abonnements en train qu'en bus pour les élèves. Et même des fois les deux, pour ceux qui prennent train ou car et bus...

Donc maintenant la subvention du conseil général arrivera ici ?

Mme Oui, donc on a passé une convention avec le Conseil Général, en 2005, c'est une convention qui est illimitée et qui verse une subvention pour nous permettre de payer le transport scolaire aux enfants. Et le problème, c'est qu'elle n'est pas réévaluée tous les ans. Depuis 2005, c'est toujours le même montant qu'on touche. Ça n'a pas été prévu dans la convention.

[Je tente de recadrer la conversation] Donc vous ne savez pas exactement qui vous transportez, puisque c'est gratuit ?

Mme Toute personne ! Les gens sur le territoire de l'agglomération.

Oui, ça s'adresse à tous le monde, mais on ne sait pas qui l'utilise. Même si on le destine à tout le monde.

Mme Ah, on ne sait pas combien de personnes. Sauf pour Allotic, on ne peut pas savoir.

Et du coup, qu'est-ce qui vous permet de dire qu'il faut renforcer là...

B.D. C'est parfois des demandes et des observations aussi simplement...

Mme Des observations d'élus, des demandes d'usagers

B.D. Parfois sous forme de pétitions, comme récemment

Mme Oui, ou quand ils veulent un arrêt supplémentaire, ils demandent ça au maire de la commune, qui est le président de l'ARC également quand même Si il y a des modifications

comme des extensions et bien, on travaille avec le transporteur on lui dit voilà « on veut ça, faites nous une proposition ».

Et le transporteur lui-même ne fait pas des propositions ?

Mme Dans le marché, c'est écrit qu'il est susceptible de nous faire des propositions d'évolution du réseau... [un long blanc significatif]

B.D. Faut dire que plus souvent, c'est nous qui lui formulons une demande et lui il répond.

Mme Oui

Du coup, c'est du tâtonnement complet ?

Mme Bah oui. Bon, il y a quand même des réunions de quartier tous les mois, dans la Ville de Compiègne, donc les gens font part de leurs doléances au maire, il ne vient pas très souvent, parce que moi j'y assiste... (rires). Mais c'est vrai que ça dépend des quartiers, la majeure partie il n'y a pas beaucoup de doléances, sauf les gens qui se plaignent pour un oui ou pour un non.

[Le téléphone sonne]

B.D. Et bien voilà (rires). Les plaintes en général, c'est surtout des demandes d'explication par rapport à des retards ou alors par rapport ...

Mme Aux chauffeurs, y a des chauffeurs qui sont bourrus qui parlent de façon bourrue...

B.D. Voilà, le manque de politesse...

Mme Des fois les gens le prennent mal. Tout le monde n'est pas serviable, bon ils devraient avec le public... parce que c'est un travail public... Mais bon, chaque chauffeur a sa façon de parler, bon, et chaque personne est plus ou moins susceptible aussi, c'est le client... Donc on retransmet la plainte au transporteur qui regarde. Quand il me dit que c'est tel chauffeur, je me dis bon c'est normal on sait que lui il est bourru de nature, il est comme ça, on ne va pas lui demander de faire des courbettes devant le client. On ne va pas le faire chier parce qu'il a un tempérament comme ça. Par contre, un chauffeur qui envoie balader un client qui n'est pas aimable. Même si le client n'a pas été aimable, on n'admet pas que les chauffeurs envoient balader les clients, leur parlent mal, voire les insultent. Ce qui peut arriver quand ils sont énervés, bon. Ça on ne tolère pas. Alors là, on peut être très dur.

B.D. Faut aussi qu'il sache réagir si il y a une agression ou une chose comme ça, ça peut arriver.

Mme Mais ils sont formés, ils ont eu une formation par le transporteur...

Et là vous avez dit le mot client

Mme Ce n'est pas des clients. C'est vrai que les transporteurs parlent de client, mais on ne peut pas parler de client, puisqu'ils ne payent pas, c'est ce que je dis toujours. Mais au début moi je ne disais pas client.

B.D. Les usagers

Mme Mais à force de l'entendre, je finis par dire client : des usagers, des passagers...

B.D. D'ailleurs, moi je trouve que même quand le service est payant on devrait dire les usagers, parce que c'est public, après tout on n'est pas client d'un service commercial, on est usager d'un service de transport

Souvent côté collectivité on parle d'usager et côté entreprise on parle de client. Mais ça change tout. Par exemple à Rennes, il y a une partie des usagers qui sont « gratuits », sur critères sociaux ou de handicap, et puis il y a ceux qui sont vraiment clients et qui payent. Mais en l'occurrence, ici il n'y a aucun client.

Mme Ce sont des usagers, oui-oui, je confirme.

Et pour le marché. Si vous trouvez que le travail est mal fait, qu'il y a beaucoup de réclamations...

Mme Il y a des pénalités

Donc des sanctions financières ?

Mme Et moi je suis le vilain petit canard qui fait appliquer (rires)

Comment vous faites pour contrôler la qualité ? Il y a un client mystère ?

Mme D'abord il y a les plaintes des clients que je retransmets. Le transporteur enquête, demande au chauffeur. Tous les quinze jours, on se voit et il me donne sa réponse. Moi je fais mon rapport tous les mois au président et en fonction de la plainte du client et de la réponse du transporteur, il décide une pénalité ou quoi. On fait la guerre pour pas qu'ils passent en avance, on ne tolère pas. Parce que le bus passe toutes les demi-heure. Quand on est à Paris ou dans des grandes villes et que le bus passe toutes les 10 minutes, le bus passe en avance, ce n'est pas grave, vous prenez celui d'après. Mais là, toutes les demi-heure ça fait beaucoup, donc on est très exigeant sur l'exactitude de l'horaire, dans le sens où on interdit qu'il passe en avance. Donc des fois, on va sur le terrain... le transporteur va venir voir sur le terrain, moi je suis sur le terrain de temps en temps également. Le téléphone pareil, on fait la guerre. Une fois, ça va encore, mais si une deuxième fois, je le surprends à ce moment-là c'est le rapport. Parce que de toutes façons, ils se feront épingler par la police, et là c'est le retrait du permis carrément. Il y en a un ou deux qui était en colère pour ça, parce qu'il s'est fait arrêté, son employeur l'a appelé, il était devant un arrêt de bus, il a décroché. Et bien, il y avait la police municipale. Il a eu une mauvaise réaction, ils l'ont emmené au poste... De toute façon ici, je ne sais pas comment c'est dans les autres communes, ça se trouve c'est pareil, mais ici quand les gens écrivent ici, ils téléphonent au maire et demande un rendez-vous en plus. Donc moi je leur fais la remarque une fois ou deux mais à un moment donné je suis obligée d'en référer au maire parce que de toute façon ça arrivera aux oreilles du maire de Compiègne. Sinon, ça me retombe dessus.

Les chauffeurs n'ont pas un système d'aide à l'exploitation ? Ils ne savent pas si ils sont en avance ? C'est des feuilles de route papier ?

Mme Oui, avec les horaires, avec chaque arrêt et les horaires. Ils ont des arrêts où ils peuvent réguler. Un arrêt qui ne gêne pas la circulation, une rue qui est assez large.

[Le téléphone n'arrête pas de sonner]

B.D. ça peut être très énervant. C'est vrai que pour toutes ces histoires de petites plaintes, qui n'ont pas forcément non-plus un grand intérêt.

C'est ici que ça tombe

B.D. Oui, quand ils trouvent le bon chemin. Mais une fois qu'ils sont au courant du numéro, c'est bon. Mais forcément, c'est un peu gênant des fois. La pauvre Annita, c'est un standard.

Mme Y a des fois c'est vraiment pénible, ça n'arrête pas.

Et malgré que c'est gratuit, les gens se plaignent !

Mme Ah oui ! Mais à Compiègne ils sont très exigeants. Plus on leur donne, plus ils en veulent.

Et puis ça fait longtemps que c'est gratuit en plus

B.D. Ça a toujours été connu comme ça donc...

Mme Comme ils savent que les élus sont en Mairie tous les samedis. Si la réponse ne leur convient pas, ils n'hésitent pas et vont voir les élus.

Qu'est-ce qu'il y a de si particulier ici, pour que ce soit gratuit ? Pourquoi les usagers l'ont obtenu ici et pas ailleurs ?

B.D. Je ne sais pas s'ils l'ont obtenu...

Mme C'est le Maire de l'époque, lui qui quand les immeubles se sont construits vers le Sud de Compiègne et que des habitations se sont retrouvées excentrées. Parce que le Nord de Compiègne la ligne rouge tout en haut avec l'Oise et l'Aisne, c'est un quartier très ancien. Il n'y a pas tellement d'immeubles qui sont construits. Par contre, tout en dessous presque jusqu'à l'hôpital, ça s'est construit énormément. Donc les gens qui étaient au chômage, les ouvriers ils étaient en vélo, mais les mamans et les enfants, ils n'avaient pas de moyens de locomotion comme maintenant où il y a deux-trois voitures par foyer. Donc le Maire de l'époque, monsieur Jean Legendre a décidé que les transports seraient gratuits à Compiègne.

Donc c'est le choix d'un homme ?

Mme C'est le choix du Maire...

B.D. Exactement

Mme ... et de son conseil municipal

B.D. On peut penser que c'est quand même lui qui a porté le projet à bout de bras et du coup aujourd'hui Monsieur Marini, le maire actuel, a tenu à suivre cette ligne là parce que même si ce n'est pas l'idée directrice du parti [UMP] dont il fait partie, c'est l'idée directrice de ... son mentor

Mme Il a tenu à continuer

B.D. La continuité

Mme L'idée de Monsieur Legendre et à maintenir la gratuité. Et il tient à cette gratuité des transports, qui nous a valu la Marianne d'Or

Et pourquoi on décerne ce prix ?

[Ils cherchent le « dossier Marianne d'or »]

C'était en quelle année, c'est récent ?

Mme En 2007

B.D. C'est pour l'ensemble de la politique transport normalement, mais bon c'est surtout lié à ça.

[le dossier est sur la table]

Mme cocorico !

B.D. Voilà Bus gratuit plus transport à la demande qui est quand même assez bien adapté, plus tout le réseau de pistes cyclables qui n'est quand même pas négligeable non plus, donc voilà...

Le Marianne d'Or c'est pour un maire tous les ans, ou une mairie ?

Mme Oui je pense

Ce n'est pas spécialement pour le transport. Une autre année, ça pourrait être pour un autre domaine d'action, la politique des jeunes par exemple ?

B.D. C'est une bonne question. Il y a peut-être plusieurs catégories peut-être en fait. Je me demande s'il n'y a pas plusieurs catégories.

Mme Bah oui !

D.B. [lit la coupure de presse] « C'est avec grand plaisir que j'ai appris que vous étiez lauréat du concours Marianne d'Or spécial Grenelle de l'Environnement »

Mme Compiègne a gagné le concours des villes sportives aussi

Donc...

Mme C'est un choix politique qui est maintenu par la municipalité et par toutes les municipalités qui ont suivi après le départ du Maire.

B.D. Maintenant, c'est historique. Je pense que même si on le voulait, ce serait très difficile de changer ça, et puis ce serait dommage d'ailleurs, puisque ça fonctionne... c'est un choix qui a été fait depuis des années maintenant, ce serait dommage de revenir dessus.

Est-ce que ça n'a pas pénaliser l'essor des transports en commun sur l'agglomération en diminuant les moyens ?

B.D. Je ne pense pas qu'aujourd'hui en ayant du transport payant on aurait un réseau plus développé que celui-là... je ne pense pas... Peut-être qu'on peut se dire que la fréquence serait plus grande, mais je ne suis pas convaincu que ce serait vraiment fait. Non, c'est simplement que l'argent ne vient pas du même endroit et peut-être qu'on n'aurait pas un Versement Transport aussi élevé... voilà ! Enfin élevé... il n'est pas plus élevé qu'à Beauvais ou ailleurs, mais je veux dire ... c'est... Bon, c'est une bonne question en même temps. Mais c'est difficile d'y répondre. On peut pas y répondre, parce qu'on ne sait pas ce que ça aurait été, mais je ne suis pas convaincu moi personnellement... En plus, je suis convaincu de l'intérêt de la gratuité et du fait qu'on pourrait la généraliser.

Mme En faisant payer, on serait obligé de faire des catégories non-payantes comme vous le disiez à Rennes et l'étude avait été faite à l'époque et ça revenait plus cher... Ils avaient estimé que ça reviendrait plus cher, parce qu'il faudrait un système de carte, un système de tickets, un système de contrôle : il faudrait mettre des contrôleurs dans les bus, parce que les chauffeurs pourraient se faire attaquer pour des caisses de trois francs six sous ... Donc il y aurait tout un mécanisme à mettre en place qui, à leur avis, coûterait plus cher que de mettre les bus gratuits, parce qu'on n'a pas trop de dégradations... bon, on a eu des périodes, mais bon...

B.D. Il y a tout un palmarès en fait...

Mme On n'a pas trop de ... que si y avait ne serait-ce qu'une caisse par exemple, vous auriez toujours des problèmes avec des jeunes qui veulent rentrer et qui ne veulent pas payer, donc c'est la guerre. Faudrait, comme je le disais, des contrôleurs pour qu'ils fassent les gendarmes dans les bus...

B.D. En fait, bien souvent les détracteurs entre guillemets du transport gratuit disent justement que le problème c'est que du coup, on n'a aucun respect pour le matériel...

[je ris]

B.D. Il y a une question qui suit ? C'est ça ?

Je vais lire la question pour montrer à quel point... [je lis ma question] « Quand on évoque la gratuité d'un service on entend souvent des acteurs mettre en garde face au risque d'incivilités et de vandalisme. Selon les principes qu'ils énoncent : on ne respecte que ce que l'on paie. L'absence de contribution placerait l'usager dans une position passive (statut d'ayant-droit). Quels sont les coûts de remplacement des matériels dégradés à Compiègne? »

Mme Il n'y a pas tellement de matériel dégradé à Compiègne

B.D. Justement le tout, à mon avis, c'est d'avoir un bon matériel comme là c'est le cas qui ne donne pas spécialement envie d'être dégradé. Plus on est dans la crasse entre guillemets et moins on a envie de respecter... c'est plutôt ça que la question du prix...

Mme ... avoir du matériel neuf et de qualité entraîne un certain respect déjà... en plus, bien sûr vous avez toujours des brebis galeuses comme partout ... un petit noyau qui va semer la **panique et qui va casser une vitre à l'intérieur du bus ou qui va brûler un siège...**

B.D.... mais ça je pense que c'est choses qui arrivent, gratuit ou pas gratuit...

Mme ...gratuit ou pas gratuit ça arrive... En plus, tous les ans avec l'élú de Compiègne et maintenant avec le Président de la commission transport Monsieur ??? et Monsieur Le Dé [???] Monsieur Le Dé à mis en place tous les ans des réunions dans les classes des collègues avec les élèves de sixième pour leur parler des bus, pour leur apprendre comment se comporter. Parce que, ces problèmes d'incivilité à mon avis, ça vient d'un problème d'éducation à la base... Que ce soit payant ou que ce soit pas payant, que ce soit payant ou que ce soit gratuit les gens mal élevés sont toujours mal élevés qu'ils payent ou qu'ils ne payent pas...

Je pense que le sous-entendus de cette question. Enfin, le sous-entendu des gens qui disent ça, ce qu'ils disent c'est que... qu'en faisant payer, finalement on ferait le tri et que c'est ceux qui ne payent pas qui ne respectent pas au sens où... finalement ce serait les pauvres qui seraient irrespectueux, pour être très schématique, et que si on fait un tri par l'argent et bien hop ! on se débarrasse de ceux-là et on n'a plus que des gens un peu classe, bien élevés...

Mme Mais qu'est-ce qu'ils vont faire... Non, ils vont entrer dans les bus de force

B.D. A la rigueur, ça va plutôt créer des problèmes qu'autre chose

Mme Ils entreront quand même et ils ne paieront pas... Donc ce serait la guerre à presque chaque tour de service... Ce serait la guerre parce que les gamins ils veulent rentrer et ils ne veulent pas payer... enfin, je dis les gamins [elle rit en réalisant le contenu de son propos]...

B.D. Moi, je trouve que c'est l'argument un peu facile de ceux qui finalement ne tiennent pas à rendre gratuit leur réseau, c'est tout... peut-être qu'ils se cachent derrière ça...

Mme ... et puis on n'a pas tellement de dégradations... On n'a pas tellement de dégradations... Bon, on a eu une période, c'est vrai... avant que ce soit...

B.D. D'ailleurs, tu ne disais pas que depuis que tous les arrêts ont été refaits, tout ça... c'est toi ou M.Huet, mais peu importe, on disait ça la dernière fois, que depuis que tous les arrêts ont été faits dans le nouveau marché de Decaux avec la Ville, il y a beaucoup d'arrêts qui sont cassés...

Mme Il y en a 19... Il y a beaucoup moins d'arrêts qui sont dégradés...

Et vous n'avez pas des chiffres sur ça ?

Mme Ah non. C'est un marché Ville-Decaux. On n'a même pas pu avoir la photocopie du marché...

D'accord. Mais sur les bus par exemple ? Je sais qu'à Rennes, tous les mois, l'exploitant sort un rapport mensuel et dedans il y a une rubrique pour les dégradations.

B.D. On a ça nous ?

Mme Non... c'est la Ville

Non mais pour les bus pas les arrêts

Mme Pour les bus ?

B.D. Il n'y a pas de répertoire de ça, mais il n'y en a peut-être pas tant que ça non-plus. On ne peut même pas dire s'il y en a tous les mois

Mme C'est par période

Dans le budget, il n'y a pas un poste « remplacement de dégradation » ?

Mme C'est le transporteur qui fait ça pas nous. On ne paie rien nous.

Il ne vous fait pas un détail de sa prestation ?

Mme Non, c'est dans le marché. Ils nous envoient les factures conformément au marché. Après, c'est lui qui se débrouille.

Du coup, c'est un peu opaque, non ?

Mme On a mis des médiateurs dans les bus urbains... principalement dans les renforts scolaires, pour un peu canaliser les jeunes, parce qu'il y a quand même des collègues où ils sont difficiles... Donc on a mis des médiateurs, ils ne sont pas uniquement... Ils sont prioritairement sur les renforts scolaires après, ils tournent sur toutes les lignes... Parce qu'on a eu une époque, avant que ce soit les Mercedes... Pourtant à l'époque, les Renault Agora, c'était quand même des beaux véhicules... On a eu une époque où les bus tournaient avec, à la place des vitres des planches en contreplaqué (rire)... Comme ça, il n'y avait plus besoin de fournir en vitre... tellement... On a eu cette époque là ... Le marché-là date de 2005, c'était avant... Mais c'était une période chaude on va dire...

C'était quand cette période ?

Mme C'est avant 2005, parce que le marché date de 2005...Acari...

Parce que ça a dû donner de l'eau au moulin...

Mme Monsieur Ongant [???, ex-pdg d'Acari] a vendu en 2001, donc c'est avant... Il y avait des bandes rivales opposées entre le Nord et le Sud de Compiègne qui là où ils se retrouvaient mettaient le feu, même dans les caves des immeubles, dans les quartiers résidentiels... ça a été une période très chaude... Mais je n'en ai connu qu'une... et ça fait 10 ans que je suis au transport...

Oui, et sur toute cette période c'était gratuit, donc il n'y a pas de lien direct.

B.D. Il n'y a pas de lien de cause à effet entre la gratuité et la dégradation...

Mme ... il y a une baisse, selon les services de la police municipale, il y a une baisse de la délinquance qu'ils ont constatée...

B.D. Oui mais ça... ça c'est une tendance nationale...

Mme Mais c'est vrai que... Regarde, depuis que t'es là... on n'a pas tellement de problème de vitre cassée...

B.D. Je n'en ai pas entendu parler... sauf... mais ça c'est une voiture qui lui est rentrée dedans...

Mme Un accident avec une voiture... mais ça c'est de la faute du chauffeur hein. Bon, il y a un chauffeur qui s'est fait agressé, prendre à partie par une bande du quartier Sud... mais qu'est-ce que c'est un... enfin un ou deux... Il y a beaucoup d'agressions verbales par contre... les chauffeurs ils en ont un petit peu marre...

B.D. C'est de la tension... et encore une fois, est-ce que c'est dû au réseau ou est-ce que c'est un endroit de la société où les gens vivent et si il y a de la tension et bien il y a de la tension voilà

Mme ... ce n'est pas de la faute de la gratuité...

B.D. ...ce n'est pas dû du tout au réseau, peut-être pas au chauffeur non plus

Mme Quand un chauffeur fait une remarque à un collégien, le collégien il va voir son grand frère et le grand frère avec ses copains débarquent. Mais ça n'a rien à voir avec la gratuité des transports urbains parce que ce serait payant, les grands frères débarqueraient quand même... ça ne changerait rien du tout... et depuis que avec Monsieur Le Dé [???] on fait des réunions tous les ans au collège avec les élèves de sixième... Et depuis 10 ans, les principaux des collèges collaborent beaucoup plus qu'au début de quand je suis arrivée dans les transports à la Ville... Les principaux de collège collaborent beaucoup plus avec les transports... Ils font la morale, ils reprennent les élèves quand ça ne va pas... il y a davantage de collaboration avec les principaux des collèges, parce qu'avant ils disaient : « en dehors de mon collègue, ça ne me regarde pas ». Avant ils disaient ça les principaux, que maintenant quand il y a un petit problème à la sortie avec les gamins que ce soit à Margny ou... à ???, ils se sont vachement calmés parce que le proviseur travaille avec nous depuis que ... on a eu un collègue quand même où les gamins ont mis le feu au bus hein, avec des gamins dedans...

Et il a brûlé le bus ?

Mme Bien sûr... enfin pas tout hein, l'extérieur n'a pas brûlé, c'est l'intérieur qui a brûlé...

Et c'était quand ?

Mme Et bien, je vous dis ça remonte...

c'est la période dont vous parliez tout à l'heure ?

B.D. Oui, plus loin encore ...

Mme ça fait dix ans que je suis là (rires)... ce que je veux dire c'est que ça ne s'est pas reproduit depuis ici... Le petit qui a mis le feu, mais le médiateur lui a dit partez tout de suite partez du collège. Bon, pour la forme on l'a convoqué, on lui a fait la morale et je crois que ses parents ont été convoqués. L'élue a convoqué les parents et le gamins et les parents, ils n'en revenaient pas. On a mis une heure pour les calmer un petit peu quoi. Mais c'est vrai que ce n'est pas Creil... Ce n'est pas la banlieue Nord de Paris non plus...

B.D. ... C'est vrai que quand j'entends dire... Moi je trouve qu'il ne se passe pas grand chose en comparaison de Creil que je connais bien... même si ce n'est pas la mort non plus. On a toujours tendance à exagérer ce genre de faits...

C'est marquant. Il suffit que ça arrive une fois et en parle beaucoup

B.D. Oui bien sûr, un bus qui brûle... mais c'est quand même très rare...

Mme C'est arrivé une fois... sur les transports en dix ans, je n'ai vu ça qu'une fois...

A la limite, là où ça arrive souvent, ça se banalise et en parle plus trop. Mais là où ça n'arrive qu'une fois, c'est un traumatisme énorme et pendant des années on en parle.

B.D. C'est pas faux...

Mme Mais le proviseur a bien repris ses différents élèves parce que depuis ces dix années, ce collège-là on n'en entend plus parler...

B.D. Peut-être aussi que les réunions avec les sixièmes c'est quelque chose qui marche...

[passage incompréhensible : ils parlent simultanément]

B.D.... si ce n'est fait qu'avec les sixièmes, c'est le but aussi... après les sixièmes, ils grandissent, ils finissent en troisième ... au bout du compte, tous ceux qui rentrent en sixième... Ils relaient l'information... ils se souviennent « ah ouai, moi aussi j'ai eu ça »

Mme on a quand même l'aide des CPE qui nous aident...

Autre question : c'est un peu la même idée mais sans les incivilités. Est-ce qu'en rendant gratuit... on peut se dire que plus de gens viennent, parce qu'il n'y a plus la barrière de l'argent donc on transporte plus de monde... mais d'un autre côté, est-ce on ne perd pas des gens qui auraient payé et qui fuient une sorte d'ouverture aux plus pauvres?

Mme Ah c'est sûr à Compiègne c'est un phénomène qu'on ne peut pas dire qu'on ne connaît pas... c'est sûr qu'à Compiègne, on aura beaucoup de mal à faire enlever les voitures.

D'un côté un service gratuit pour les plus pauvres et la voiture pour les autres

Mme Pour vous donner un exemple, vous voyez le champ de course là-bas avec les chevaux. En pointillé c'est et bien cette partie de circuit n'a été mis en place qu'avec le nouveau marché en 2005, avant il était « hors de question » de faire passer un bus par là...

Parce que c'est le quartier un peu... bourgeois ?

Mme Voilà. C'était hors de question... seulement maintenant que quelques personnes n'ont plus de mari pour les conduire ou ne peuvent plus conduire... et bien ils sont bien contents de trouver le bus urbain, donc ils vont voir le maire de la commune en lui disant « vous voyez cet arrêt de bus est un peu loin. Est-ce que vous pourriez m'en mettre un plus près ? » et c'est comme ça qu'on a modifié la ligne 1. Voilà... Mais sinon ils ne prendront pas... ils ne se mélangeront pas au reste de la population. Y en a qui le font, si, bien sûr ça dépend des individus. Mais en généralisant, ce que j'appelle moi, les Marie-Chantal, vous ne les verrez jamais... (rires).

D'accord. Parce qu'en fait j'ai les chiffres de Châteaurox. Vu que c'est assez récent, ils avaient des chiffres de fréquentation et ils ont essayé de bien suivre comment elle évoluait avec la mise en place de la gratuité. Ils ont gagné 33 % de voyageurs tous les ans pendant quatre ans.

Mme Comment ils ont fait pour chiffrer ?

Je pense qu'ils ont dû faire une enquête tous les ans ou alors... ils donnent deux chiffres : 2001 et 2005. En 2001, c'était payant et en 2005, ils ont dû refaire une étude pour voir comment ça avait évolué entre temps et c'était l'explosion. Par contre, c'est un volume de personnes plus important, mais on ne sait pas si dans la même période, ils gagnaient des gens, mais peut-être qu'ils en perdaient d'autres. C'est une question que je me pose : est-ce qu'en faisant un service gratuit, c'est sûr qu'au niveau social on aide beaucoup les gens qui en ont besoin, mais peut-être que d'un autre côté on crée une clientèle super-homogène et que ça repousse d'autres gens ?

Mme D'un autre côté vous avec quand même la ligne 2, sur une zone qui le quartier le plus riche de Compiègne, qui ne dessert pas les quartiers les plus... difficiles. C'est la ligne bleue qui dessert les quartiers les plus difficiles, la bleue et la rouge et la verte

B.D. Enfin, la bleue elle fait un petit détour par Royalieux vite fait mais pas vraiment...

Mme ... y a quoi ? Y a un immeuble qui ...[**incompréhensible**]... Royalieux ce n'est pas évident, ce n'est pas la ligne qui dessert les quartiers les plus difficiles. Néanmoins, comme elle dessert les collèges et les lycées ...Mais il n'y a pas beaucoup de gens... ce n'est pas les gens qui habitent les grosses maisons devant le champ de courses ou le terrain de golf qui empruntent les bus urbains de la ville... (rires)

B.D. ça c'est sûr. Mais je pense que même si c'était payant ils ne les prendraient pas...

Mme Si c'était payant ils ne les prendraient pas...

Mais ça c'est un argument que, pas forcément les mêmes que ceux qui disent qu'en les mettant gratuit on s'expose aux incivilités, ils y en a d'autres qui disent qu'en mettant tout gratuit on se prive de gens qui ont les moyens de payer et qui ne viendront plus parce que c'est gratuit, donc c'est...

B.D. ...dévalorisé...

Mme Ces gens là, ceux qui marche comme des ??? comme je dis, ils ne prendront jamais les bus urbains... que quand ils seront vraiment âgés et qu'ils ne pourront pas faire autrement, parce qu'ils n'auront plus les enfants...

B.D. Et puis à ce moment là ils seront contents de les avoir gratuits, même s'ils ont l'argent pour les payer. C'est con mais...

Oui mais l'argument « c'est gratuit », ça marche mieux avec les gens qui n'ont pas beaucoup d'argent

B.D. A priori oui.

Parce que la voiture ce n'est pas gratuit et ça marche avec plein de gens. Les gens qui se plaignent que la voiture c'est cher, c'est ceux qui ont des problèmes d'agent...

B.D. C'est aussi qu'il faut prendre en compte la donnée, comment dire... pratique d'un mode de transport et si la voiture, ça marche aussi bien et si ça a marché aussi bien c'est parce que tout a été fait pour que ce soit parfait : le mode le plus simple et le mode à développer. Donc si on décidait qu'il fallait optimiser le plus possible le transport collectif, comme on la fait pour la voiture et d'organiser les villes pour ça, comme on l'a fait pour la voiture, alors là on pourrait juger de ... la comparaison...

Mme Moi, ça fait dix ans que je dis qu'au lieu de faire des parkings en centre-ville on devrait les faire à l'extérieur des centres-villes et on développe le service urbain comme on a dit... et bien nous à Compiègne, on fait un parking de quatre étages souterrain en plein centre-ville... et un autre au bout là derrière, pratiquement en centre-ville, un au bout là au pont...

ça confirme un peu ce que je disais, enfin ce que je pensais plutôt, que ici il y a un service gratuit de bus, pour ceux qui veulent bien prendre le bus, mais ce n'est pas pour inciter ceux qui prennent la voiture à prendre le bus.

Mme Ah non-non

On est bien d'accord. Parce qu'une ville qui voudrait se construire un service de bus très performant dans l'hypercentre pour essayer d'évacuer les voitures, ça voudrait dire des investissements énormes de voirie, acheter des bus en grande quantité pour avoir des fréquences importantes

Mme C'est Amiens qui a fait ça... Et ils ont mis des navettes...

Est-ce qu'on peut encore faire un service gratuit, si on investit autant ?

B.D. Après c'est pareil, c'est toujours une question de choix parce que peu importe le niveau d'investissement, on peut très bien rendre gratuit, si on se rappelle du fait que ce ne sera de toutes façon pas rentable... c'est juste qu'il va falloir avoir beaucoup plus de rentrées d'argent... public, de subventions, etc. mais c'est vrai que ce n'est pas forcément la solution... la première solution de se dire « il faut faire un truc gratuit » pour évacuer la voiture. Non. A la rigueur, la gratuité c'est plus un plus. Mais je ne pense pas que ce soit la première mesure qui fasse que la voiture va être un petit peu mise de côté dans la ville. Après c'est mon avis personnel, mais mon avis c'est aussi que si on veut... c'est ce que je disais tout à l'heure, c'est qu'il faut aménager de sorte à faciliter l'utilisation des autres modes, aménager la ville par rapport à ça... Après c'est sûr que si c'est gratuit, ça va être encore plus attirant. Ça c'est sûr. Mais il faut surtout que ça se ressente dans l'aménagement de la ville. C'est le principe de la politique à Paris, par exemple. La politique des transports à Paris : on fait des couloirs de bus, on fait du tramway et puis on réduit la place de la voiture jusqu'à ce que les gens en aient le plus marre possible et à côté de ça, l'offre alternative elle est de plus en plus efficace. Voilà, c'est un

choix et ce n'est pas forcément facile d'accepter les critiques, mais je pense que si on veut faire les choses bien, faut parfois aller jusque là

Mme Nous, toutes les rues convergent vers le centre-ville, mais j'espère que je vais avoir du bol ce soir à la sortie du travail, parce que toutes les rues passent par ici...

B.D. ça va changer aussi avec le nouveau pont...

[ils m'indiquent son futur emplacement sur la carte]

Mme Oui, c'est ce qu'on dit, ça dépend de comment...

B.D. Quoiqu'il arrive ce sera un deuxième franchissement donc il y aura moins de gens qui vont converger vers l'autre pont. Le problème d'un pont c'est que ça fait toujours un goulet d'étranglement... Mais bon après, ça ne suffira pas forcément non-plus, je ne dis pas que ça va régler tous les problèmes de circulation, il y en aura peut-être plus. Je pense que c'est toujours un peu pareil : plus on développe les possibilités d'accès et plus on y va aussi. Si on met à 2X2 voies et bien c'est parce que 2X1 voie ça ne va plus, mais 2X2 ça finira par être bouché et un jour on passera à 2X3...

Il y a un homme politique américain dont je ne me souviens plus du nom, un fervent constructeur de routes qui disait « construisez la route, ils viendront ! »

B.D. Ouais, c'est ça.

C'est à l'époque où les prévisions de trafic on les faisait un peu au pif et où on se disait : « on va faire gros tout de suite, comme ça on sera tranquille pour au moins trente ans et ils savaient très bien que si la route était là, il y aurait des gens pour l'utiliser.

B.D. C'est ce que génère l'infrastructure, c'est ça

Et sur le réseau, il y a des endroits où seul le bus peut passer ou alors il emprunte la circulation générale partout ?

Mme Rien de réservé au bus, pas un couloir de bus, rien-rien-rien.

Pas de parking réservé aux bus ?

Mme Non. Enfin si, à la gare... les uns derrière les autres... ils semblent qu'on en a mis trois... et comme le matin à la gare, toutes les lignes sont là, je ne vous le dit pas, ils sont dans le virage, ils sont presque jusqu'au pont...

B.D. Mais bon, cela dit la gare il va falloir (enfin, c'est prévu au un peu plus long terme mais) refonder la gare un peu comme partout ça se fait de sorte justement à faire un vrai pôle où les bus pourront peut-être accéder un peu plus facilement... ça prendra les voitures en compte aussi, mais bon...

Et les cars du Conseil Général ils se garent là aussi ?

Mme Oui, à la gare routière est là aussi. A droite et puis les bus urbains sont à gauche. Mais quand on a parlé de restructurer la... la première chose que j'ai entendu dire par un élu : « on ne supprime par le parking devant les commerces »... (rires)

B.D. Ah, ba ça ! Après si on veut être Marianne d'Or il faut aussi faire des choses...

Mme « il faut faire venir la voiture en centre-ville pour les commerçants du centre-ville »... comme j'ai toujours dit, c'est pas en voiture et dans les embouteillages que je fais du lèche-vitrine moi, c'est à pied (rire)...

B.D. C'est une vieille idée en fait ça...

Il n'y a pas de zone piétonne ?

Mme Oh! Beaucoup...

B.D. Quand même pas

Mme Bah, la place des Tourneliers [???

B.D. Ouais, remarque c'est du semi-piéton sinon...

Mme Et la rue qui est là, ils ont refusés les commerçants.

B.D. Enfin il y a quand même... bon ce n'est pas une grosse volonté, mais il y a un petit secteur piéton qui est peut-être amené à ce développé quand même... justement avec le projet autour du pont, normalement... enfin, de ce que j'ai entendu, il y a quand même quelques

cheminements piétons, des rues qui vont être abrités pour donner un peu du... du goût au coeur d'agglomération... pas du goût mais de la qualité de vie. Mais bon, c'est vrai, tu as raison, dès qu'il y a une histoire d'idée de piétonniser une route... une rue du moins, tout de suite il y a une opposition commerçante, mais ça c'est classique...

Mme Le jour de l'inauguration à Compiègne ... Les gens allaient à pied au Carrefour mais fallait pas que le bus emmènent les clients au Carrefour... faut surtout pas emmener les clients à Carrefour... Quand on a eu les nouveaux bus au mois de Novembre et bien on n'a pas pu faire l'inauguration au mois de Novembre parce qu'il était « hors de question » de vanter les bus urbains qui allaient au centre commercial de [???] au Carrefour, au moment des fêtes de Noël.

Je ne comprends pas.

Mme Bah, parce qu'on emmenait les clients là-haut.

B.D. Parce que le centre commercial Carrefour comme partout est à l'extérieur de la Ville et pour préserver le dynamisme commercial du centre-ville... Mais encore une fois, on ne s'est pas posé la question quand on a construit ces centres qui sont accessibles par la voiture. C'est clair, en voiture, il y a un parking de 5 000 places... mais bon.

Ceux qui prennent le bus ne devraient pas avoir le droit de se rendre là ?

Mme Non-non. Du coup, l'inauguration elle s'est faite au mois de mars avec le... le ? On roule au pétrole vert!

B.D. Le di-esther

Mme Merci, d'ailleurs vous verrez, ils ont une pastille verte et tous nos bus roulent au di-esther...

B.D. Di-esther qui est fabriqué par une usine qui se trouve ici [il m'indique un point sur la carte]

Mme à Venette...

Et pour pouvoir tout payer à partir du VT, ça veut dire qu'il y a pas de mal d'entreprises implantées sur le territoire ?

B.D. Oui, quand même, il y a beaucoup d'entreprises, c'est assez dynamique au niveau économique...

Mme Pas mal de centres commerciales... euh de zones industrielles pardon, il y a pas mal d'usines au Nord de Compiègne, il y a [??]

B.D. Même l'hôpital fait partie...

Mme Il y a l'hôpital, il y a la zone du Meu, la Croix-Saint-Ouen...

B.D. Ouais, c'est vrai qu'il y a pas mal de zones industrielles, artisanales, etc. Il y a beaucoup d'entreprises...

Mme Beaucoup de publicité pour venir s'implanter dans les zones industrielles de l'ARC, parce qu'on n'est pas loin de Paris, on n'est pas loin du Nord de la France...

B.D. Et puis il y a le développement de la logistique...

Mme On n'est pas loin du canal Seine-Nord, donc on est relativement bien situé

B.D. D'autant plus quand il y aura le canal, c'est vrai que ...ça... les zones logistiques aux alentours du bassin parisien, entre autre, au-dessus de Roissy, il y a cette zone, le long de la vallée de l'Oise en gros, qui se développe énormément de Pont [??] à Compiègne...

Mme avec l'autoroute

B.D. et avec l'autoroute c'est assez énorme

Mme Il y a l'aéroport de Roissy qui n'est pas loin, il y a le port de Beauvais qui s'étend énormément qui s'agrandit énormément qui n'est pas loin non-plus, c'est à quoi ?

B.D. Beauvais c'est à 50 bornes

Mme Une demi-heure de route ?

B.D. Ouais, à peu près... Si il y a beaucoup d'entreprises et puis il faut dire aussi que dans l'Oise, Compiègne c'est un des territoires qui est le plus riche... pas le plus riche mais surtout

au niveau de l'emploi, dans sa capacité à employer des gens... Il y a une carte de l'Oise derrière, bon ce n'est pas forcément la peine de la voir mais c'est vraiment un pôle, avec Beauvais, mais encore que Beauvais c'est plus ouvrier, ici c'est beaucoup des services aussi. Il y a des entreprises comme, je ne sais pas : Sanofi-Aventis, comme Chanel, voilà il y a quand même des gros groupes

Mme Et puis Continental, il y a Matra-électronique à La Croix... C'est dommage que Verberie ne fasse pas partie de l'ARC, parce que le Président de la République y était hier, j'ai vu ça aux infos régionales.

B.D. J'ai entendu dire qu'il y avait Sarkozy et je me suis douté que notre président ne devait pas être très loin (rires)

Je me demande pourquoi il y a des chiffres qui sont diffusés par le GART qui compare différents réseaux avec un certain nombre d'indicateurs. Certains indicateurs, je comprends bien que vous ne les ayez pas comme le nombre de voyageurs précis par jour ou des choses comme-ça. Mais le GART met bien à part les réseaux gratuits. En fait, vous n'en fait pas partie ?

Mme Bien sûr que si. Ça coûte cher d'ailleurs. Une partie est payé par l'ARC, l'autre par le transporteur.

Donc par le GART, on peut obtenir des données sur votre réseau ?

Mme Oui, on est abonné

Et vous leur transmettez des données ?

Mme Oui. Il y a une partie à faire remplir par le transporteur et l'autre pour l'autorité organisatrice et tous les ans on a le recueil de toutes les autorités organisatrices adhérentes au GART.

Donc en fait s'ils ne vous mettent pas dans les comparaisons c'est juste parce qu'ils considèrent que le fait d'être gratuit biaiserait la comparaison ?

Mme Bah. On n'est pas nombreux à être gratuits.

Dans leurs chiffres et dans leurs comparaisons par indicateurs...

B.D. On n'y est pas intégré alors ?

Mme Non, parce qu'on n'a pas de statistiques donc ils ne peuvent pas savoir.

Oui, mais il y a quand même des chiffres : la population, le coût du service, le nombre de kilomètre...

Mme Oui le coût du service, mais le nombre de voyages on ne peut pas leur donner. On peut leur donner le nombre de voyages, ça c'est le transporteur qui donne. Il y a quand même des données que le transporteur... ça c'est pour le dimanche [elle scrute ses documents]

Même le VT rapporté à la population

Mme Elle est fautive la population, on n'est pas 60 000 on est 72 000 alors. Il a dû se tromper [elle lit le questionnaire du GART rempli par le transporteur]

C'était peut-être volontaire? Ça améliore les performances (je ris)

Mme Il a mis les communes desservies Compiègne, Margny, Venette...Autobus... Nombre de points d'arrêts : 147. Longueur cumulée des lignes... ça, ils peuvent comparer... Nombre de véhicules : 20, le personnel : 41 personnes quand même pour le réseau urbain

B.D. Combien il nous disait qu'il y avait de chauffeurs pour la proposition c'était moins que ça, ce n'était pas trente et quelques...

Mme 35

B.D. Bon, peu importe

Mme Qu'est-ce qu'il nous donne ? les heures, le début, la fin, le volume de carburant, nous c'est 30 % de di-esther dans le gasoil

Le di-esther c'est à partir de quoi déjà ?

B.D. Colza et autre chose je crois, il n'y a pas que du colza dedans.

Mme Si, colza.

B.D. Il n'y a pas un autre oléagineux ? C'est surtout du colza, mais il me semble qu'il y a un deuxième truc dedans.

Mme et puis après il y a leurs dépenses et leurs recettes, leurs comptes d'exploitation
Et ces chiffres qui sont transmis au GART, si on les demande, on peut les obtenir ou ça reste cadencé et confidentiel ?

B.D. Je crois qu'ils en tirent des conclusions et il y a des documents qui sont publics mais il y a beaucoup de choses qui ne sont pas accessibles et d'ailleurs ils ont un site qui est super mal fait et c'est souvent que je l'ai remarqué au cours de mes études ... et en fait certains documents ne sont accessibles que si on est membre du GART. C'est ça le truc. Par exemple l'agglomération de Rennes en tant que membre, enfin j'imagine...

Oui, on doit avoir accès à un certain nombre de choses, mais je ne suis pas sûr que... parce qu'il y a des publications qu'ils font et qui sont effectivement accessibles, puisqu'ils les vendent...

B.D. Mais il n'y a pas grand chose... genre les Lettres du GART ou des machins comme ça...
Les chiffres qu'ils cumulent je ne sais pas où ils sont consultables et après il y a l'année des transports urbains ou l'annuaire statistique...

Mme Voilà j'ai trouvé celui de 2005

Et les chiffres de Compiègne devraient être là-dedans ?

Mme Compiègne est peut-être là. On va voir ça. Et bien voilà, en 2005 la population en 2005 on était 72 900 déjà

B.D. Si on a perdu 10 000 habitants c'est inquiétant (rires) Je pense que ça ne doit pas être vrai parce qu'on en a gagné...

Mme. Voilà c'est ça. Les communes, le nom du président...

OK. ça c'est dans l'annuaire, parce qu'il y a aussi un annuaire statistique les chiffres clés ou quelque chose comme ça.

Mme. Je ne sais plus où il est. Je l'avais rangé là et puis après on a déménagé l'armoire...

B.D. Demande l'heure. Je lui répond (16H00) et leur dit que je ne vais pas tarder.

B.D. Petite info, par ailleurs sur les moyens de réduire l'usage de l'automobile, et puis aussi le contexte des entreprises et du VT et de si elles en profitent etc. Là en ce moment on est dans une démarche de faire une étude domicile-travail en gros donc un peu le principe de PDE sauf que c'est pour l'ensemble des zones d'activités donc ce n'est pas un PDE. C'est vraiment une étude pour bien appréhender : « voilà d'où viennent les gens évidemment, par quel mode de transport, etc.... donc ça, ça va apporter vraiment beaucoup d'éléments et puis surtout, il va y avoir des propositions de nouvelles solutions à mettre en place pour assurer les déplacements de certains employés d'entreprises qui ne sont pas forcément bien desservies par les bus. Parce que même s'il est vrai que le réseau là il passe un peu partout...

...pas forcément à la bonne heure ?

B.D Oui, pas forcément à la bonne heure et puis là [il pointe sur la carte] il y a une zone qui n'est pas desservie tout le temps. Là il y en a une aussi, c'est pareil... et puis ça s'étend comme ça et comme ça [il montre les axes d'urbanisation de la ville]...donc ce n'est pas forcément ce qu'il y a de toujours bien adapté... Par rapport à la question aussi de savoir si les entreprises ne sont pas trop négatives par rapport au VT et bien si quand même, il y a beaucoup de fois où ça arrive, où elles sont très demandeuses justement d'avoir des améliorations. C'est aussi ça qui fait qu'après on va conduire des nouvelles actions, de nouvelles opérations à partir des plaintes, enfin des doléances des entreprises

Mme Là j'ai Transports Collectifs évolution 1998-2003 [elle lit les items] Population, longueur des lignes, nombre de véhicules, effectifs du réseau, total de voyages, total de kilomètres. Si ça se trouve c'est les recettes qu'on n'a pas mis mais c'est tout. Les kilomètres par habitant du Pays, le nombre de voyages par habitant, le nombre de voyages par kilomètre, les kilomètres par agent roulant...

Et donc là, il y avait des voyages ?

Mme Bah oui.

Mais c'est des estimations ?

Mme C'est le transporteur qui... Non...Non...Ah bah oui... par habitant oui...Par habitant, ils trouvent par rapport à la population du PTU, mais pas par rapport à la population qui fréquente le bus...

Oui. Mais ça c'est partout pareil. Mais le nombre de voyages ?

Mme Et bien le nombre de voyages on l'a par ... c'est le transporteur qui nous les donne

Mais je croyais qu'il ne comptait que certains jours ?

Mme Et bien là, il n'a pas rempli !... il n'a fait que la moitié du travail...

Parce que dans le marché vous ne l'obligez pas à faire une étude par an ou tous les cinq ans pour les Origine-Destination et pour le nombre de voyages.

Mme Là c'est les voyages payants. Mais on n'en a pas, c'est pour ça qu'il n'a pas rempli. Par contre « voyages effectués avec un titre gratuit »... Bah oui mais on n'a pas de titres de paiement nous... pas de titres de transport... on n'a rien : on monte comme on veut et on descend comme on veut... Par contre dans le nombre de voyages il doit avoir... je ne sais pas... je ne sais pas...

Donc si je vois des chiffre sur le nombre de voyages 2007 c'est que ... c'est une invention? (je ris)

B.D. Il y a des chances...(rires)

Mme Qui a fait ça l'année dernière ? ... l'année dernière il l'avait mis [elle a retrouvé le bulletin qui a été transmis au GART]...

B.D. Qu'est-ce qu'il t'avait mis alors ?

Mme Voyages effectués à titre payant : il avait mis 2 781 milliers. Il n'y avait pas tant de clients. C'est le service des dimanches et les jours fériés, il n'y a pas 2 millions de voyageurs le dimanche et les jours fériés.

B.D. Ah non. C'était peut-être deux milles.

Mme Ils ont mis : « dont voyages effectués avec un titre payant toutes clientèles 5 885 » ... c'est bizarre ça...

C'est vrai que le formulaire n'est pas trop conçu pour un réseau gratuit. Donc c'est quand même plutôt le flou sur le nombre de personnes transportées

Mme Ah bah oui, ça c'est sûr

B.D. D'ailleurs ça pourrait peut-être justifier de faire une étude peut-être dans quelques temps ou quelque chose pour essayer d'avoir des chiffres plus récents. Parce que les 6 millions de voyageurs, ça a été estimé quand ?

Mme Tu veux vraiment que je te le dise ?

B.D. Bon, ok c'est une estimation

Mme C'est un calcul

Avant les systèmes billettiques, le seul moyen pour avoir une idée du nombre de voyageurs, c'était de prendre les ventes et de multiplier par le nombre de voyages moyens des différentes catégories de titres. Déjà, c'était aléatoire... mais s'il n'y pas de trésorerie et de billetterie, je ne vois pas comment on fait ?

B.D. Ça peut être une observation sur une semaine du lundi au dimanche avec tous ce que ça implique comme différentes lignes et puis extrapoler ça sur l'année.

Mais c'est quasiment impossible, parce que comment on calcul le coefficient pour passer d'une semaine à une année sachant qu'on n'a pas l'année.

B.D. C'est clair que...

On multiplie par 52 ? (je ris)

Mme exactement !

Oui, mais si on choisit d'enquêter une semaine de septembre ?

Mme Mais une enquête ça se fait... la dernière enquête, je ne sais pas si c'est pas sur une semaine qu'ils l'ont faite... donc ça a été extrapolé hein... Peut-être pas 52 semaines parce que l'été il y a moins de voyageurs... Mais au moins...ils ont fait ça sur une période... au moins par 240 jours de scolaires... après, comment ils ont fait ?

B.D. Enfin effectivement, ce n'est pas facile d'avoir des éléments de fréquentation de quantité sur un réseau gratuit... ou alors faut regarder tous les films de caméra et compter les gens... (rires)

Je pense que j'ai fait le tour de mes questions. Après je vais essayer de récupérer ce bouquin là

Mme Les chiffres qu'ils donnent à mon avis c'est par rapport à la population... ou sinon comment ils peuvent faire... sur Compiègne, je parle... Comment ils peuvent savoir que en 1998 il y a 25,4 voyages par habitant... ça doit être par habitant du PTU

Moi et B.D à l'unisson : OUI

Mme Et puis le nombre de voyages c'est le nombre de... ils prennent les horaires... je suppose...

Non-non-non, ça c'est le nombre de courses par habitant

Mme Il y a 1-2-3-4-5 etc. hein [elle compte les courses] par jour

Non, ça c'est les courses et les rotations

Mme ..les rotations, bah voilà...

Mais je ne pense pas que ce soit ça qui...

Mme Bah, comment compter les voyages sinon ?

Dans les autres réseaux, il y a des façons de faire. Mais ici, je ne vois pas comment vous pouvez faire en fait. C'est inconnu...

Mme Oui parce que le bus, il n'est pas rempli tout le temps, même s'il contient 77 personnes. Il n'est pas rempli donc on ne peut même pas... Je ne sais pas du tout comment ils ont pu calculer le nombre de voyages par habitant.

B.D. C'est une bonne question

Et ici à l'agglomération, vous êtes combien à vous occuper des transports?

BD Deux. Sachant que moi en plus, je ne m'occupe pas que de transport. Je m'occupe du vélo... enfin qui n'est censé être relié aux transports et à leur organisation...même si, si puisqu'il n'y a qu'un poste pour les deux... Anita ne s'occupe vraiment que du transport urbain...

Mme Scolaire et Allotie aussi...

B.D. Je voulais dire collectif, quoique maintenant le transport à la demande ce n'est pas vraiment collectif non plus...

Mme Si c'est le transport en commun à la demande

B.D. Mais bon... je m'occupe aussi du vélo et de l'approche paysage de l'urbanisme... même si pour l'instant je l'ai un peu laissé de côté pour avoir le temps, parce que c'est surtout le transport qui occupe le temps, c'est énorme c'est vrai... Quand je vois déjà tout ce que gère Anita au quotidien... Rien que ces histoires de plaintes ou des trucs comme ça, il n'y en a pas tant que ça mais le temps que ça prend c'est fou...

Et la partie paysagère, c'est l'insertion des transports ?

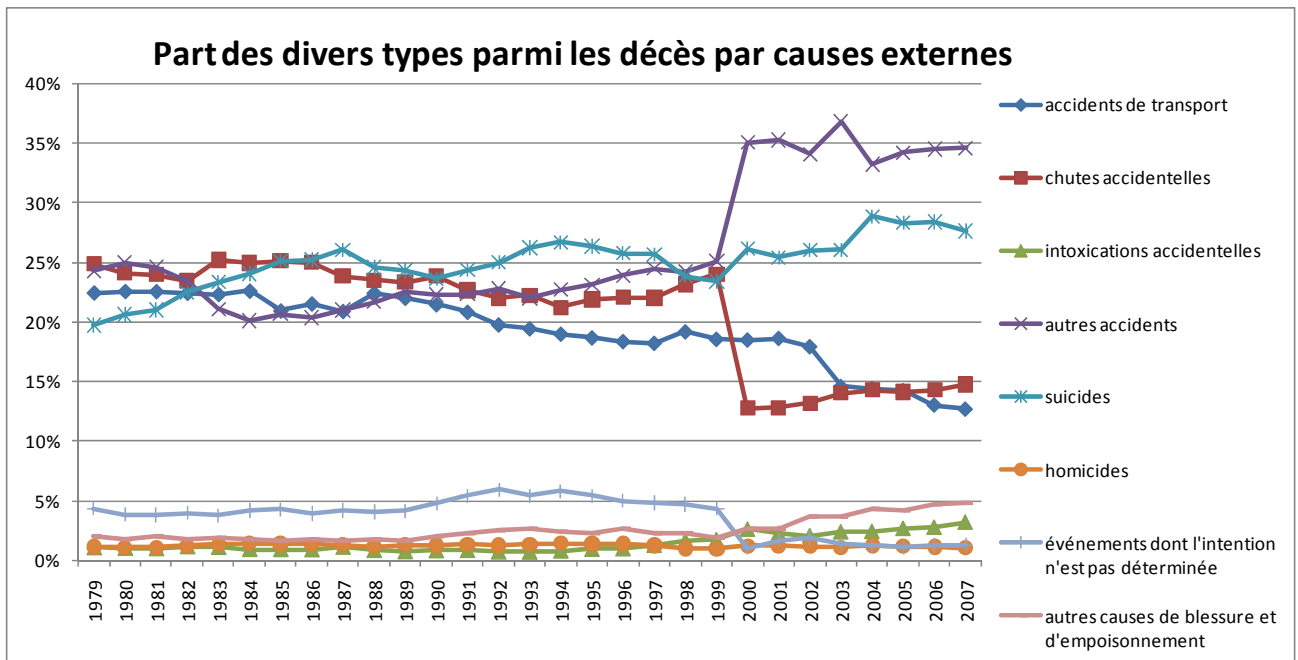
B.D. Non, rien du tout à voir avec le transport. C'est vraiment de l'urbanisme : charte paysagère, des choses comme ça ... bandes fleuries sur les côtés des entrées de ville...

Et du coup le transport c'est dans l'urbanisme ?

B.D. Oui, c'est rattaché à l'urbanisme. Bah, c'est pas bête non plus, parce que pour moi, c'est un dérivé... c'est l'approche de l'aménagement liée aux déplacements on va dire. Donc moi, je trouve ça très lié... de là à intégrer le paysage, honnêtement, je ne suis pas sûr. Bon après, c'est

peut-être parce qu'il y a encore besoin d'un peu plus d'effectifs. Mais il n'y a pas autant d'urgence, comme je le disais, sur le paysage... mais qui sait, ça va venir ?

33. Statistiques de mortalité et de condamnations



Sources : Centre épidémiologique sur les causes médicales de décès INSERM
<http://www.cepidc.vesinet.inserm.fr/>

Une modification de la nomenclature en 2000 a modifié la répartition entre « chutes accidentelles », « autres accidents » et « événements dont l'intention n'est pas déterminée ». La continuité des séries « homicides », « suicides » et « accidents de transport » n'a pas été atteinte par ce remaniement. La comparaison entre la part des suicides et celles des accidents de transport est intéressante : dans les années 80, les français se tuent autant en transports que délibérément. Dans les années 90, la mortalité mobile décroît lentement pendant que les suicides augmentent à un rythme comparable. Les années 2000 voient une nette augmentation des suicides et une diminution de la mortalité mobile. En 2007 les suicides représentent 28% et les accidents de transports 13% des décès pour causes externes.

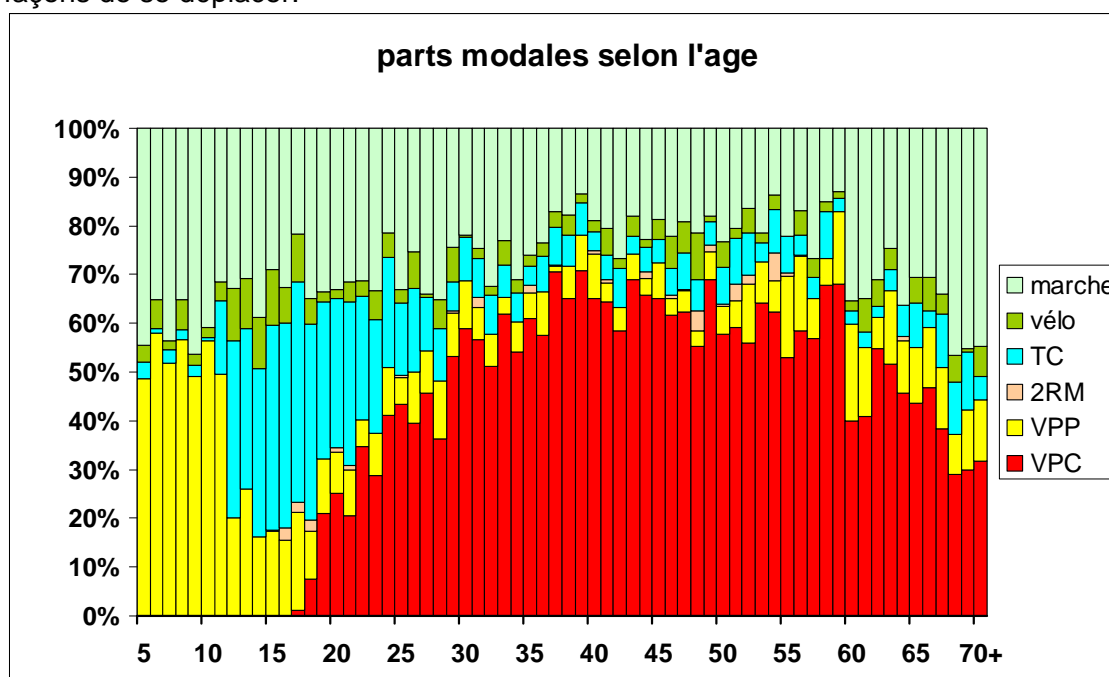
	Nombre de condamnations	Part automobile
Toutes infractions	637 665	40,5%
Crimes	3 345	0%
Délits	580 572	41,8%
dont circulation routière	231 715	
conduite en état alcoolique	126 258	
délit de fuite	4 565	
refus d'obtempérer	9 314	
refus de vérification de l'état alcoolique	1 513	
conduite malgré suspension du permis	17 605	
défaut de plaques ou fausses plaques	669	
conduite sans permis	33 812	
conduite en ayant fait usage de stupéfiants	5 709	
défaut d'assurance	31 695	
autres circulation routière	575	
dont homicides involontaires	1 421	78,1%
par conducteur	854	
par conducteur en état alcoolique	256	
dont blessures involontaires	10 114	93,8%
par conducteur	7 165	
par conducteur en état alcoolique avec ITT<=3mois	2 094	
par conducteur en état alcoolique avec ITT>3mois	231	
dont ordre administratif et judiciaire	26 815	
refus de restituer un permis de conduire	128	
Contraventions de 5e classe	53 748	28,9%
dont circulation routière	15 538	
défaut d'assurance	99	
conduite d'un véhicule sans permis	26	
appareil perturbateur des instruments de la police	383	
grand excès de vitesse	14 421	
autres	609	
dont blessures involontaires	698	
par conducteur avec ITT<=3mois	11	

Les condamnations en 2008 ministère de la Justice et des Libertés, Casier Judiciaire National, SDSE. Ces condamnations ne prennent en compte qu'une part de la délinquance automobile et ignorent les vols, recels, dégradations de véhicules qui n'entrent pas dans cette nomenclature.

34. Fiche d'exploitation de l'Enquête Ménages Déplacements de Rennes Métropole

Cette fiche a été réalisée par nos soins et nous l'avons intitulée « Comment évolue l'usage des transports avec l'âge ? »

L'âge est certainement la variable explicative la plus déterminante pour comprendre les façons de se déplacer.



- Pendant l'**enfance**, de 5 à 11 ans, la moitié des déplacements sont réalisés en voiture en tant que passager. L'autre moitié est principalement assuré par la marche, puis très marginalement par le vélo et les TC.
- Durant l'**adolescence** de 12 à 19 ans, l'accompagnement en voiture par les parents diminue brutalement pour se stabiliser entre 15 et 20 % des déplacements (à partir de 18 ans certains deviennent conducteurs mais cela ne fait que se substituer à la part d'accompagnement, sans faire croître la part de l'automobile (conducteur + passager)⁴⁶⁰). L'ado gagne en autonomie principalement grâce aux TC qui assurent 30 à 40 % des déplacements pendant cette période de la vie. La pratique de la marche diminue légèrement au profit du vélo jusqu'aux 18 ans (le vélo chute brutalement au 19^e anniversaire).
- De **20 à 29 ans**, l'usage de l'automobile (principalement conducteur) progresse continuellement (de 20 à 50 %) et se substitue quasi intégralement à l'utilisation des TC (de 30 à 10 %). La part de la marche reste stable à 35 % et le vélo retrouve sa position extrêmement marginale dans les choix de déplacement.

⁴⁶⁰ De 17 à 19 ans l'usage des deux roues motorisés fait une courte apparition, en attendant le permis. Il réapparaîtra pour les quadra et quinquas.

- De 30 à 60 ans, la **vie active**, l'usage des transports reste très homogène. La voiture représentant 70 % des déplacements. La marche ne représente plus que 20 % des déplacements. Les 10% restants se partagent entre les TC et le vélo.
- **Au delà de 60 ans** commence le déclin de la part de l'automobile qui est substituée par une plus grande pratique de la marche (on dira qu'ils ont à nouveau le temps) et des TC, alors que le vélo maintient son niveau faible mais stable.

Premiers constats

- L'usage des modes autopropulsés (la marche et le vélo) ne nécessite donc pas une condition physique particulière (pour ceux qui se déplacent).
- Vie active et automobile semblent liées inextricablement.
- Le public des TC se recrute principalement entre 11 et 29 ans puis au-delà de 65 ans. Nous avons peut-être affaire ici à un effet tarifaire. Si dès 61 ans la part de l'automobile diminue significativement, ce n'est qu'à partir de 65 ans que la part des TC commence à augmenter, curieusement c'est aussi l'année à partir de laquelle le client des TC peut bénéficier d'un abonnement à des conditions très avantageuses. Néanmoins, cette remarque ne fait peut-être qu'interpréter abusivement un aléa lié à la faiblesse de l'échantillon des plus âgés.

Analyse par classes d'âge

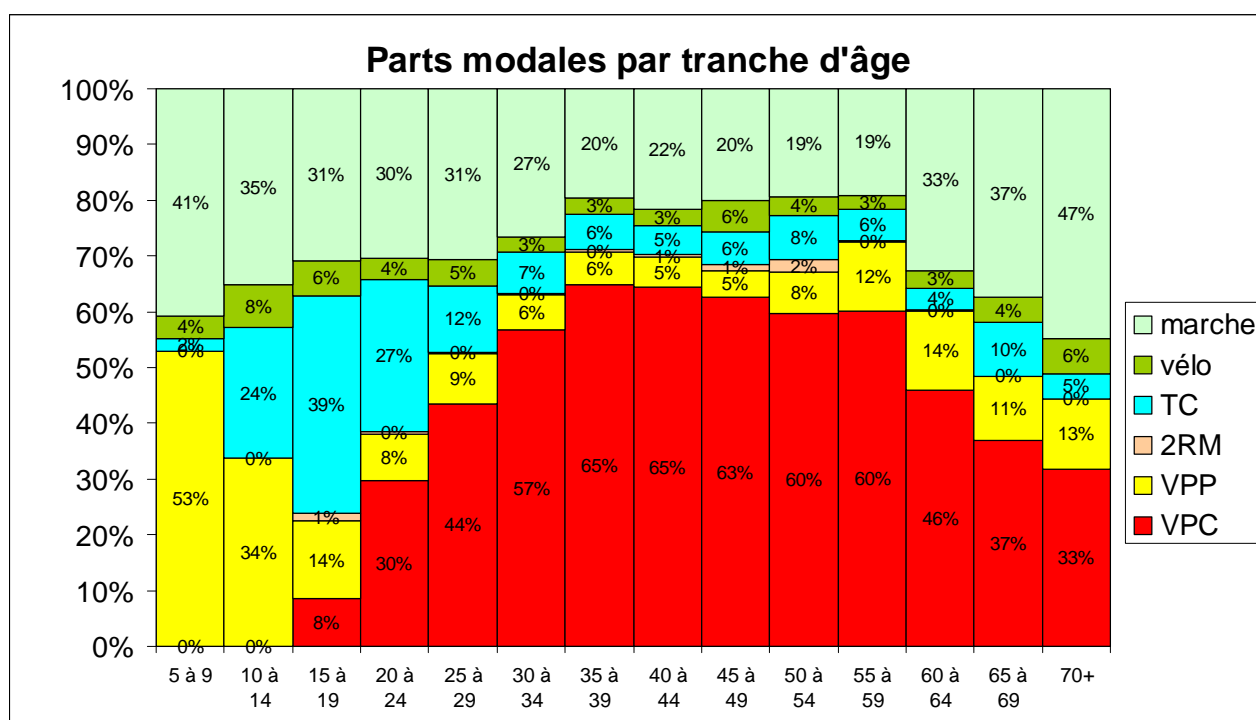
En agrégeant les années par classes de 5 ans, on peut lisser les tendances et mettre ainsi en avant les différentes phases de l'existence qui impliquent des styles de déplacement. On observe alors clairement la tendance des TC à occuper les deux extrémités de la pyramide des âges alors que l'automobile en tant que conducteur (VPC) correspond à l'âge adulte et à la période d'activité.

La position de passager (VPP) dans une voiture renvoie clairement à l'enfance et à la prise en charge dans tous les sens du terme.

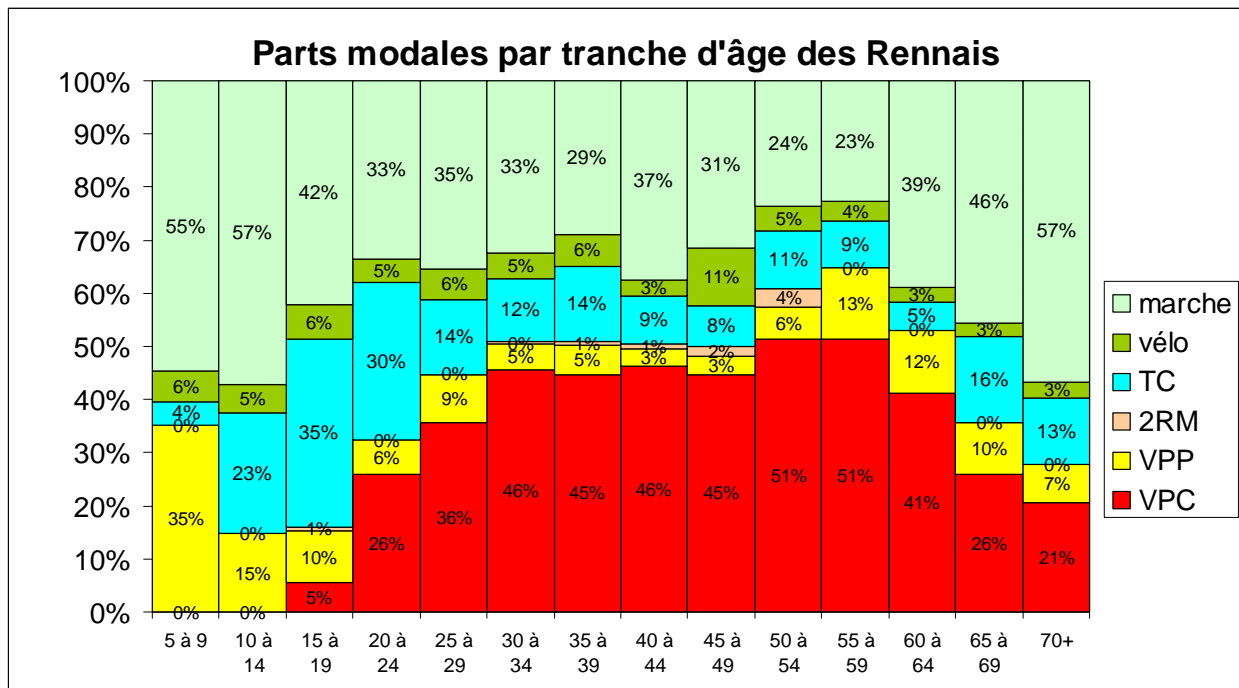
Ce qui peut surprendre dans ces graphiques c'est la netteté des chiffres, leur transparence qui conduit à des interprétations confirmant des évidences.

Seuls les 55-59 ans sortent légèrement des clous (sur-usage réel de l'auto ou artefacts de l'enquête ?).

Des phénomènes aussi fins que les mobylettes des jeunes (surtout à la périphérie Cf. page suivante) et les motos des 45-55 ans (surtout dans la ville-centre, Cf. page suivante), se traduisent dans les chiffres et apparaissent dans les diagrammes.

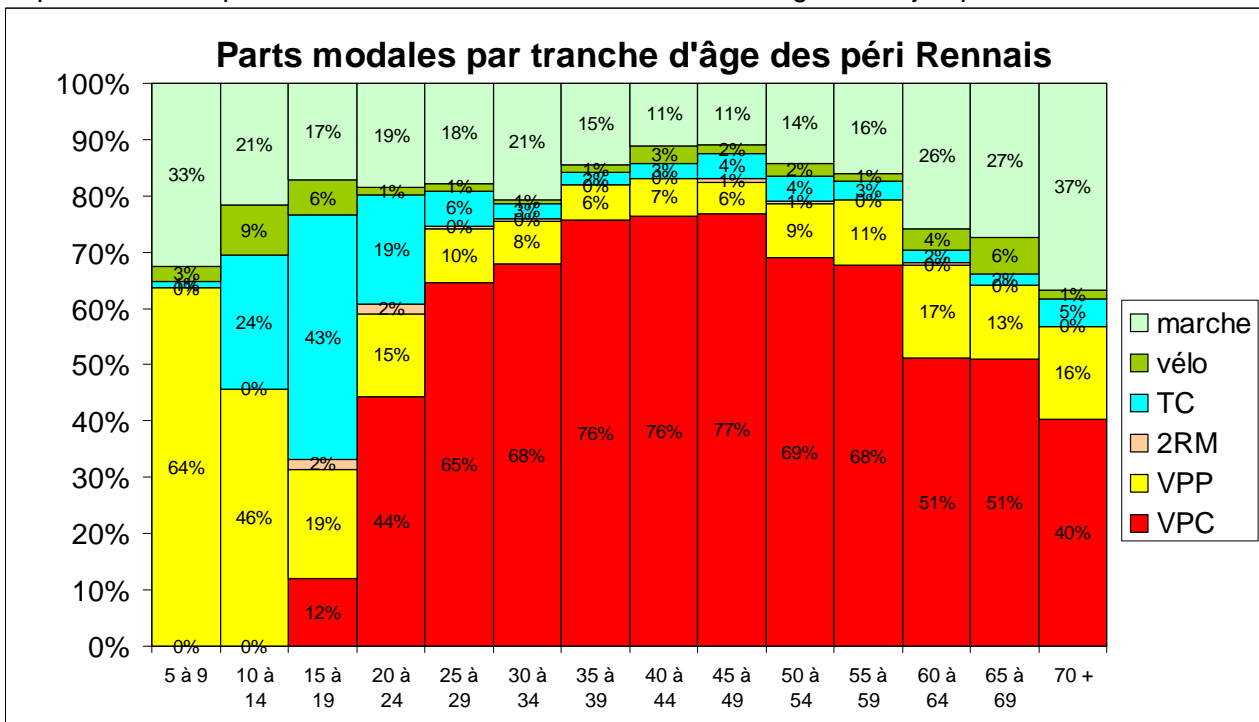


Si on croise l'âge avec la localisation du logement, en mettant en avant l'opposition ville centre –périphérie (Rennes – reste de Rennes Métropole) on constate que les tendances sont les mêmes mais qu'en revanche les seuils se déplacent.



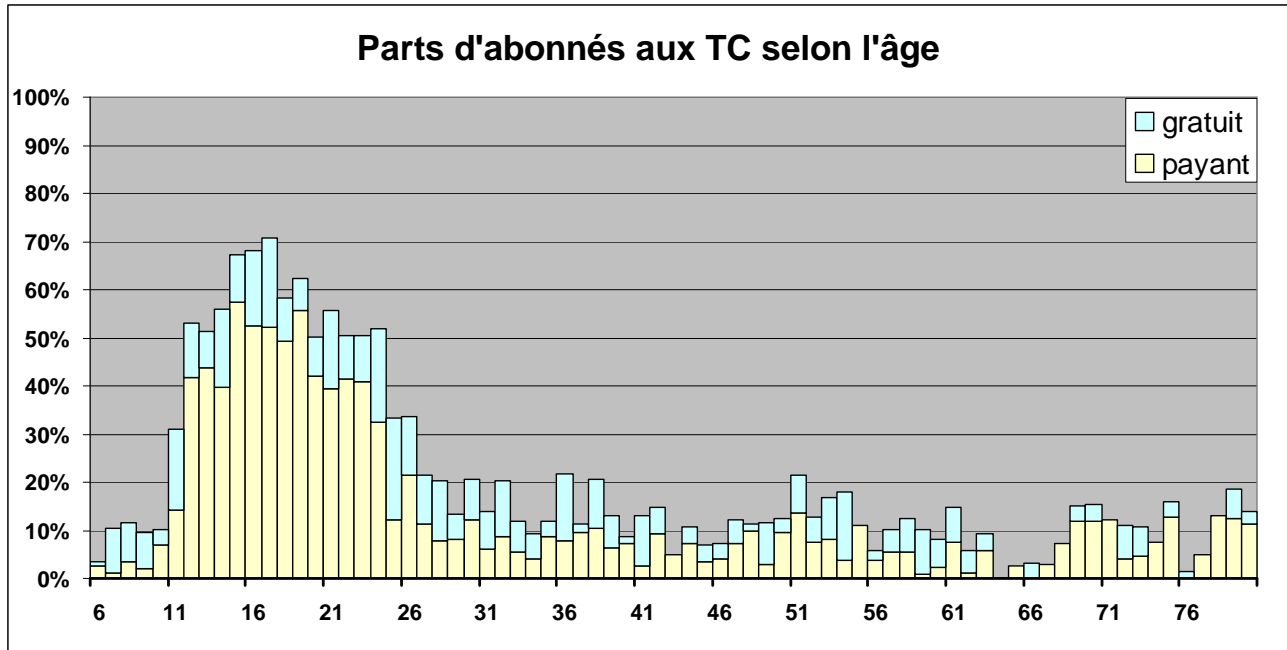
Sans surprise, les Rennais à tout âge marchent beaucoup. Ils prennent plus les TC, sauf de 15 à 19 ans. Ils font plus de vélo (sauf de 10 à 14 ans → danger ?). L'automobilisme des rennais plafonne longtemps à 50 % avant d'atteindre 64% entre 55 et 59 ans.

Les péri-rennais de l'enfance à la vieillesse prennent plus la voiture (plus de 60 % des déplacements de 5 à 9 ans, contre 35 % pour les petits Rennais). L'usage de l'auto des périurbains dépasse 80% dès 35 ans et maintient cette hégémonie jusqu'à la retraite.



Les diagrammes précédents doivent être complétés par d'autres analyses pour permettre une meilleure compréhension. Ces dernières ne portent plus sur le nombre des déplacements mais sur celui des personnes.

L'évolution de la part d'abonnement aux TC des personnes selon les âges nous dévoile l'âge des utilisateurs réguliers des TC. Entre 11 et 27 ans cette part dépasse 20 % et atteint même 70 % à 17 ans. Avant 11 ans, cette part se situe aux environs de 10 % et à partir de 28 ans elle se situe entre 5 et 20 %.



En opérant des regroupements, on réduit les marges d'erreur liées aux faibles effectifs de certains âges.

Le premier tableau opère une agrégation en quatre classes qui correspondent à des tranches homogènes du graphique alors que le second se base sur la grille tarifaire des TC.

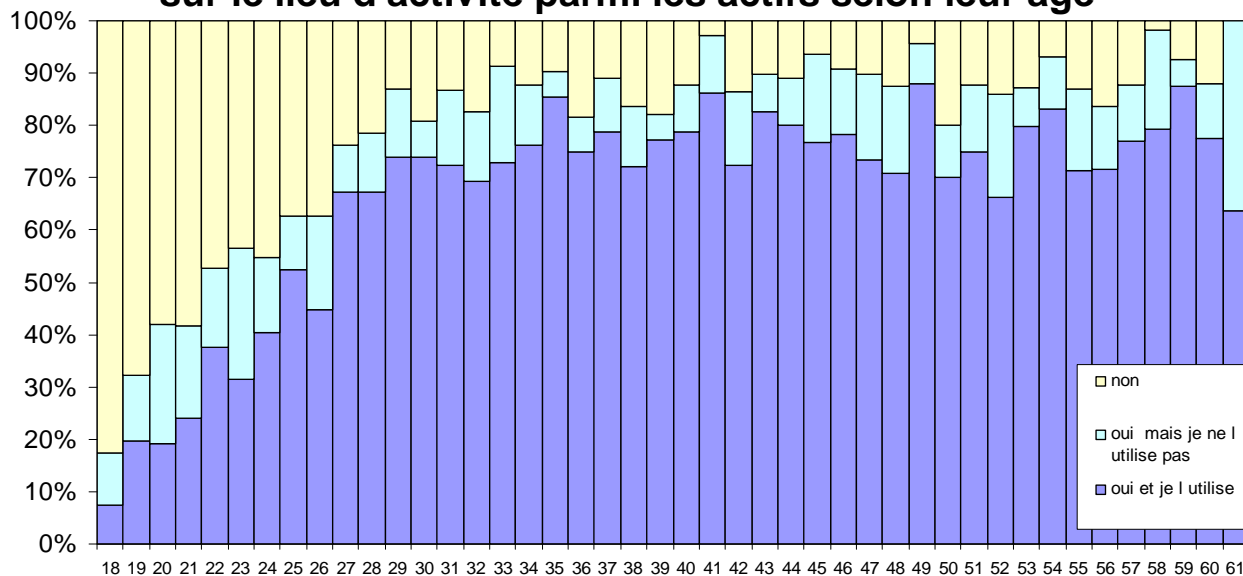
	non	oui, gratuit	oui, payant
6 à 11 ans	88%	7%	5%
12 à 24 ans	43%	12%	45%
25 à 30 ans	76%	12%	12%
plus de 30	88%	5%	7%

	non	oui, gratuit	oui, payant
moins de 20	58%	10%	33%
20/27	52%	13%	35%
27/65	87%	6%	7%
plus de 65	90%	2%	8%

La motorisation des actifs

Si l'on s'intéresse maintenant aux seuls actifs, aux sens où ils exercent une activité (travail ou étude) et sont en âge de conduire (18 –61 ans) et que l'on observe s'ils disposent ou utilisent une automobile pour se rendre sur leur lieu d'activité, nous obtenons le diagramme de la page suivante :

disponibilité et usage de l'automobile pour se rendre sur le lieu d'activité parmi les actifs selon leur âge



De 18 à 29 ans la part des personnes ne disposant pas de voiture passe de plus de 80 % à moins de 20 %. Dans le même temps, la part de ceux qui en disposent et l'utilisent bondit de moins de 10 % à plus de 70 %. Le processus d'automobilisation est alors achevé. Le reste de la vie active restera stable.

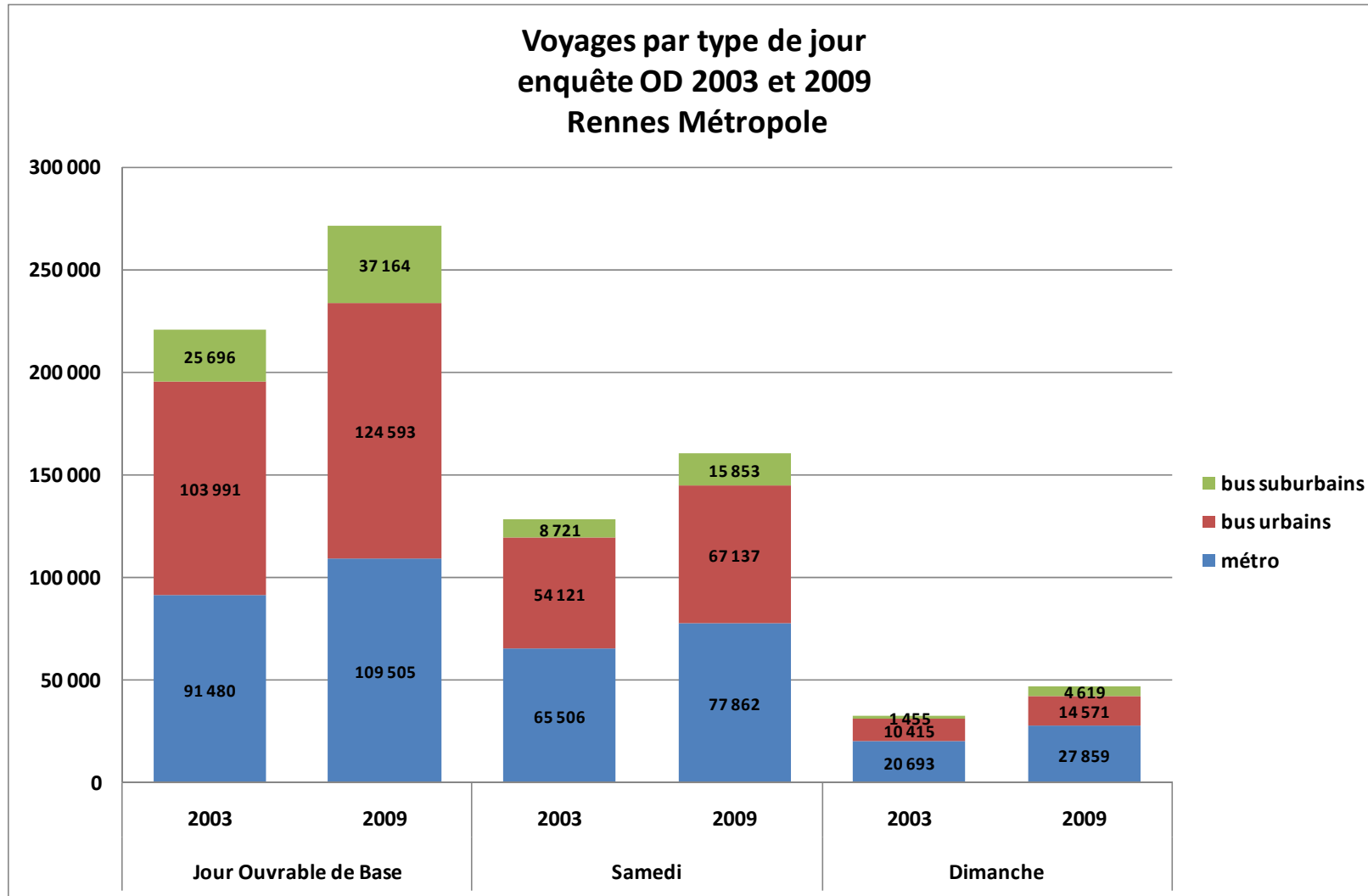
Ce n'est pas une découverte, mais le chiffrage de cette évidence permet de quantifier ce que tout un chacun constate : de 18 à 29 ans l'usage de l'automobile s'impose rapidement comme le moyen de transport majoritaire pour se rendre au travail.

Une politique de réduction de l'usage de l'automobile peut prendre deux formes à la lecture d'un tel graphique :

- La **première** tenterait de ralentir le processus d'automobilisation soit en se fixant pour objectif que le taux d'accès (disponibilité d'un véhicule) plafonne à un niveau moins élevé, soit en visant une extension de la période d'automobilisation (faire en sorte que le taux maximal ne soit pas atteint avant 35 ou 40 ans). Cela impliquerait des mesures ciblées sur les jeunes générations, pour les dissuader de s'équiper en automobile trop vite ou trop massivement. La tarification TC incitative pour les jeunes va dans ce sens, mais d'une manière générale de genre d'action ciblée sur une catégorie d'âge va à l'encontre du traitement égalitaire du citoyen, qui caractérise la plupart des politiques publiques.
- La **seconde** consisterait à réduire l'usage de tous sans réduire l'accès de chacun à une voiture, c'est à dire qu'avec un parc automobile et un taux de motorisation identiques, on essaierait de faire en sorte que leurs détenteurs les utilisent moins, qu'ils fassent moins de déplacements et de km avec leur véhicule.

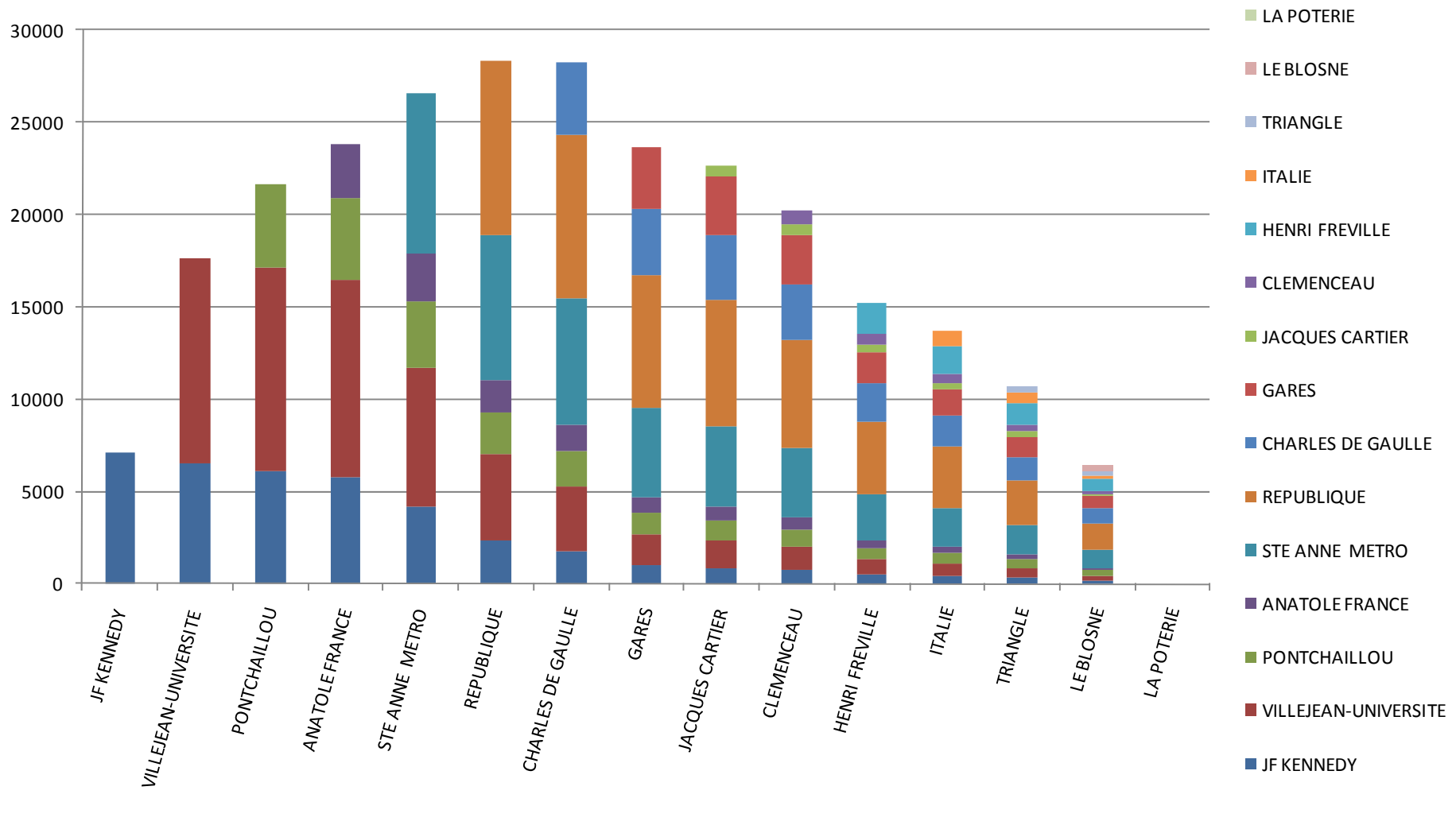
Sans discuter ici des modalités opérationnelles de telles politiques, il semble que la seconde voie soit privilégiée de facto, le traitement indifférencié des citoyens prédominant largement sur des actions focalisées sur un segment générationnel de la population. Néanmoins, il est probable que la seconde voie (privilégiée aujourd'hui) finisse par générer la première, car moins on se sert de son véhicule moins il semble intéressant (du point de vue de la rationalité économique) d'en disposer en permanence et on sait que la disponibilité d'un véhicule en favorise/facilite l'usage (ce qui a été démontré par les expériences d'autopartage).

35. Diagrammes et cartes issus de l'enquête OD 2009 du STAR, Rennes Métropole

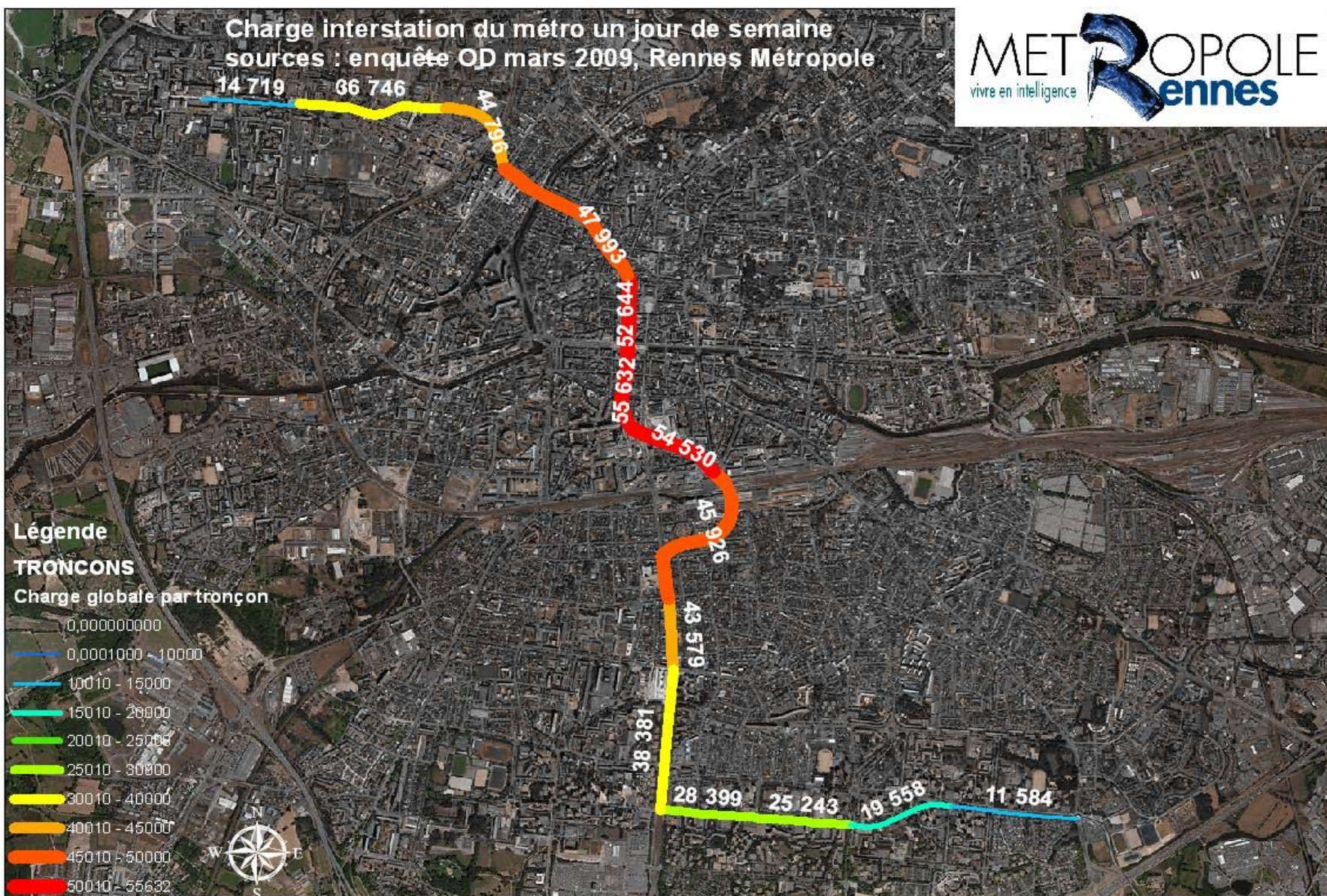


Serpent de charge du métro en direction de la Poterie un jour de semaine

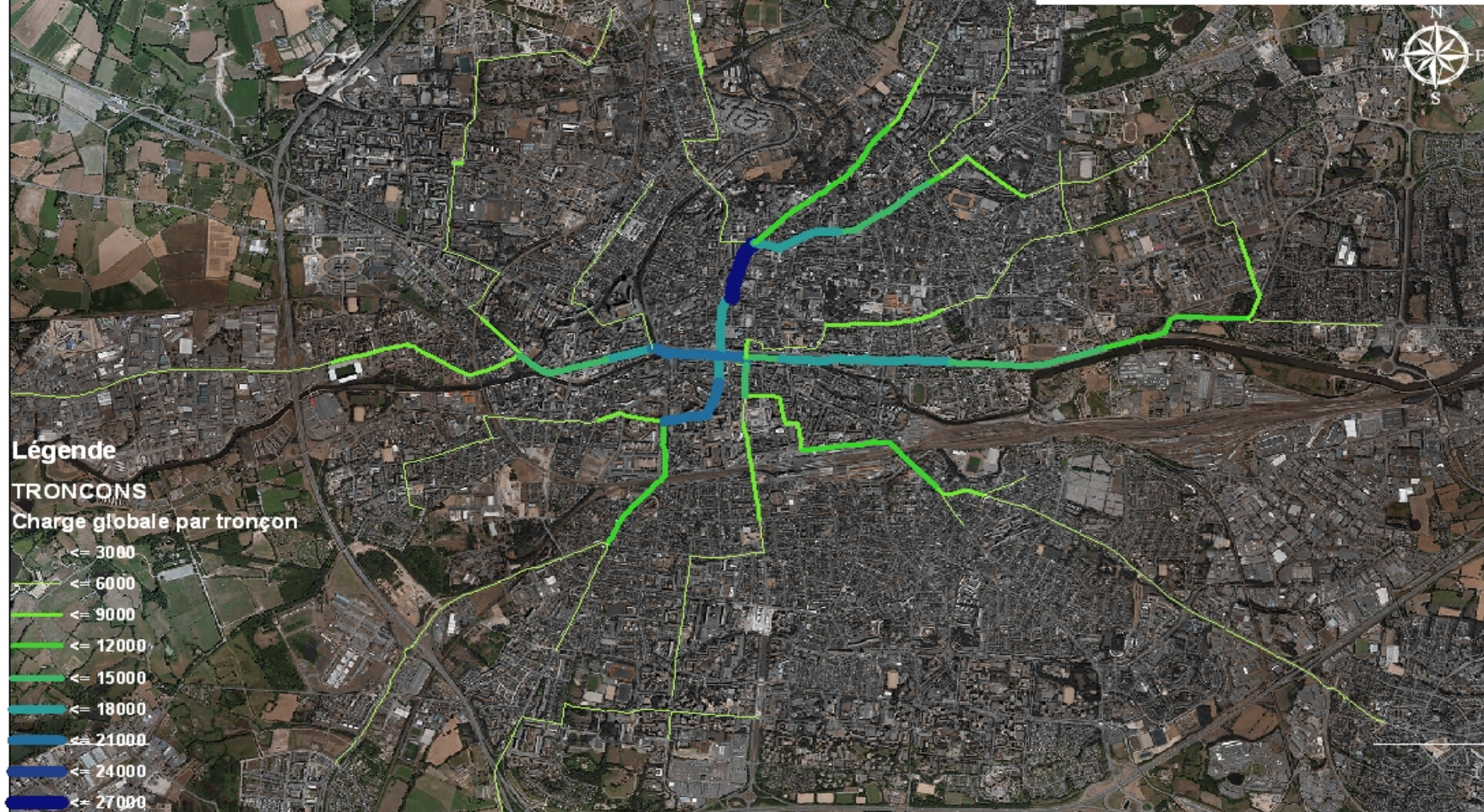
Ce diagramme se lit de la manière suivante, plus de 600 personnes sont montées à la station Kennedy (la 1ère), vient ensuite s'y ajouter le bon millier de voyageurs montés à Villejean université, mais déjà quelques voyageurs sont descendus. De station en station de nouvelles montées remplacent des descentes. Ce graphique permet de visualiser plus facilement une matrice de montées et de descentes, un tableau contenant 105 cases remplies dans ce cas. La matrice permet toutefois de présenter les deux sens simultanément (210 cellules remplies)



Charge interstation du métro un jour de semaine
sources : enquête OD mars 2009, Rennes Métropole



Tronçons du réseau de bus ayant une charge journalière supérieure à 3 000
Enquête OD mars 2009, Rennes Métropole



Performance des segments du réseau de bus supérieurs à 5 enquête OD mars 2009, Rennes Métropole

Légende

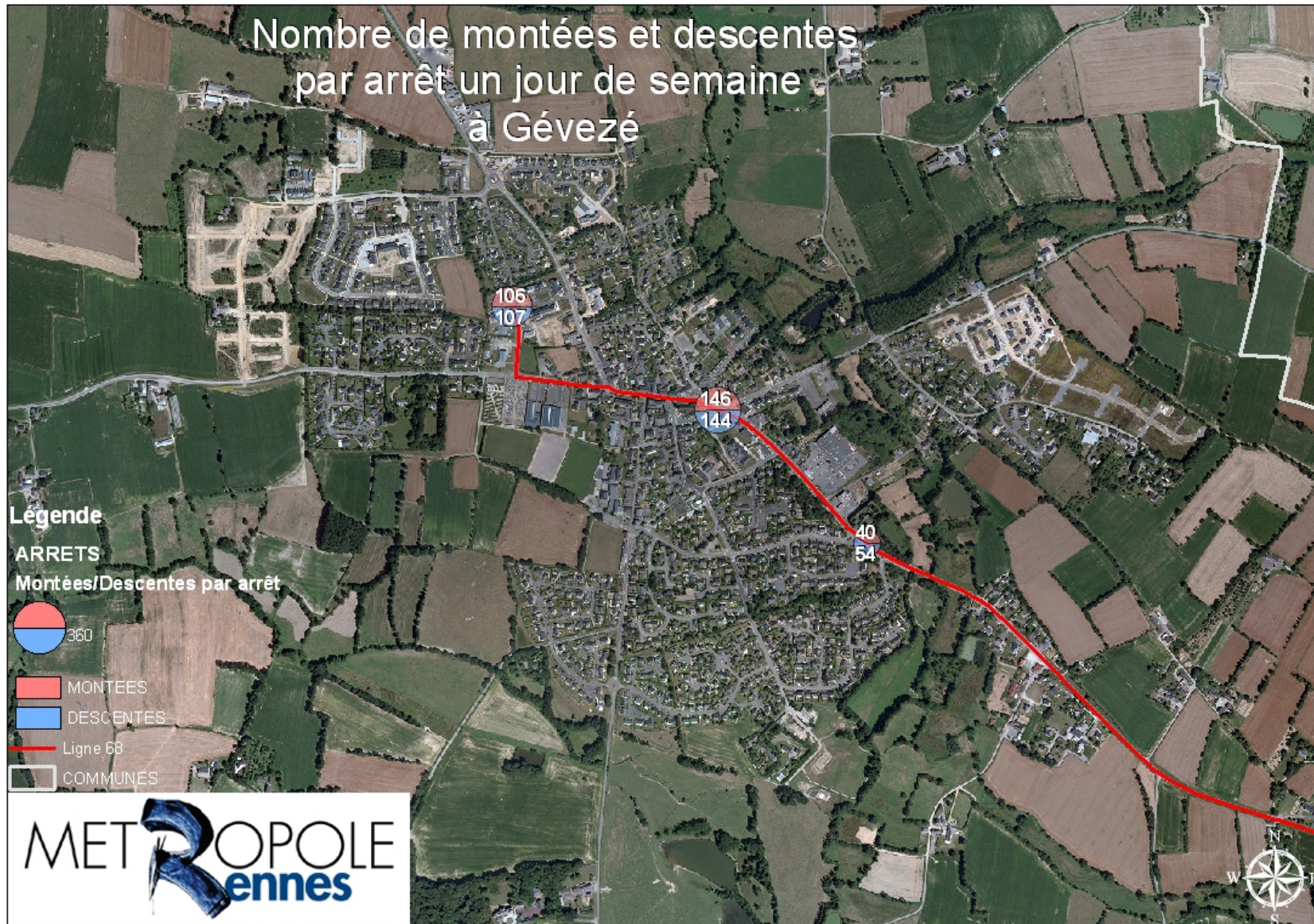
TRONCONS

Performance globale par tronçon

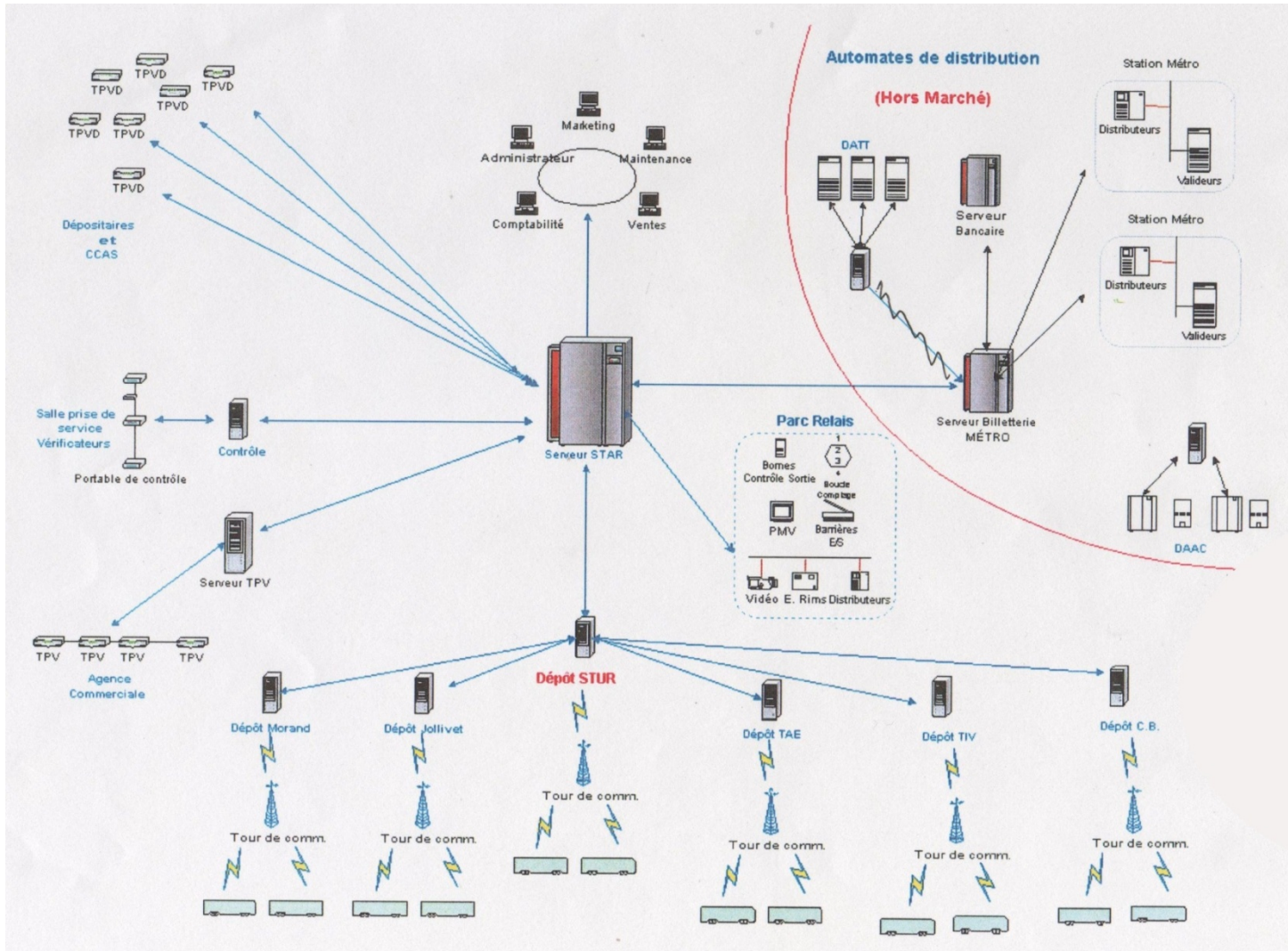
- <5
- <10
- <15
- <20
- <25
- <30
- <35
- <40
- <45
- < 52

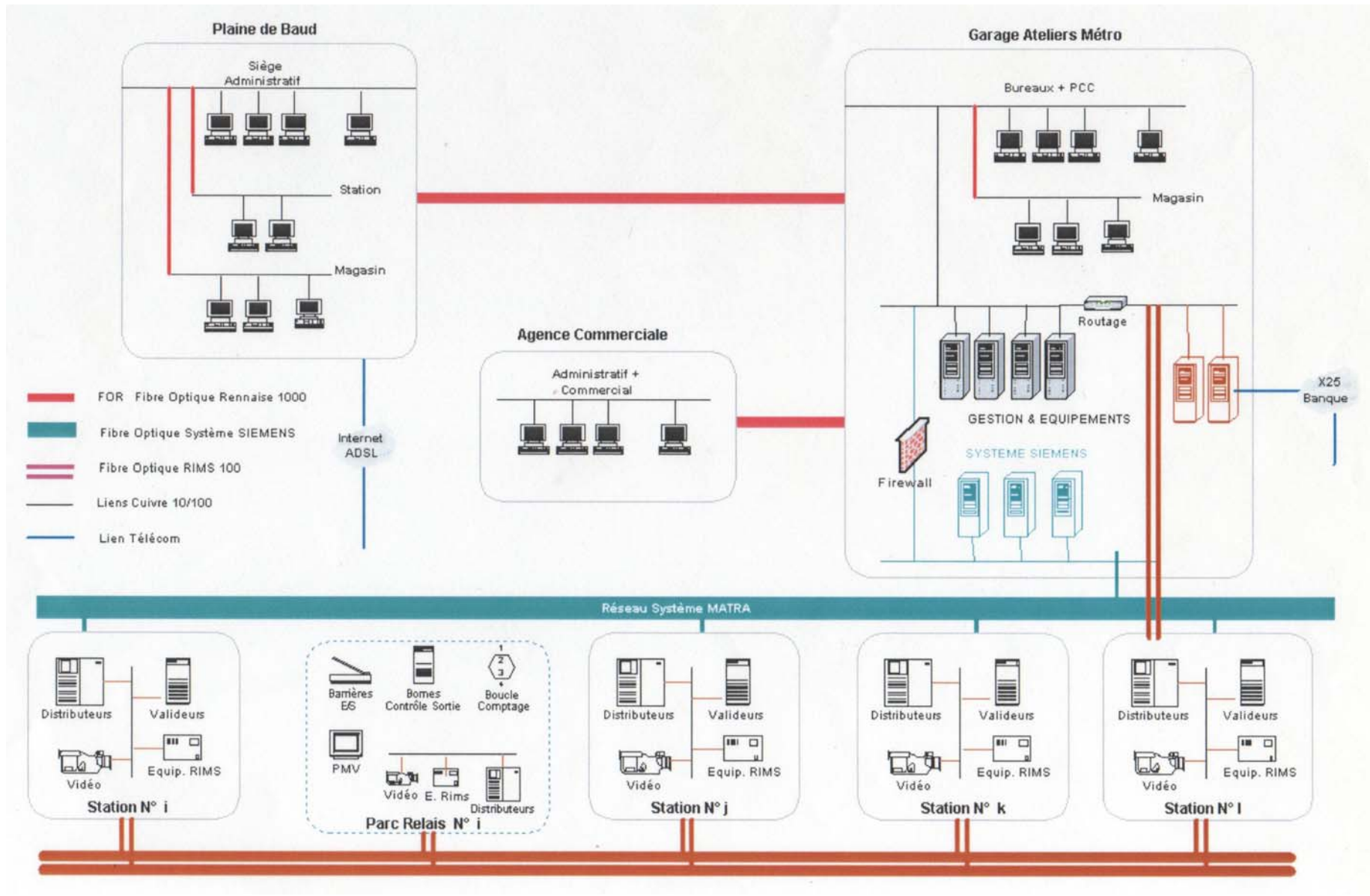


Nombre de montées et descentes par arrêt un jour de semaine à Gévezé



36. Schémas de l'architecture technique du système billettique rennais

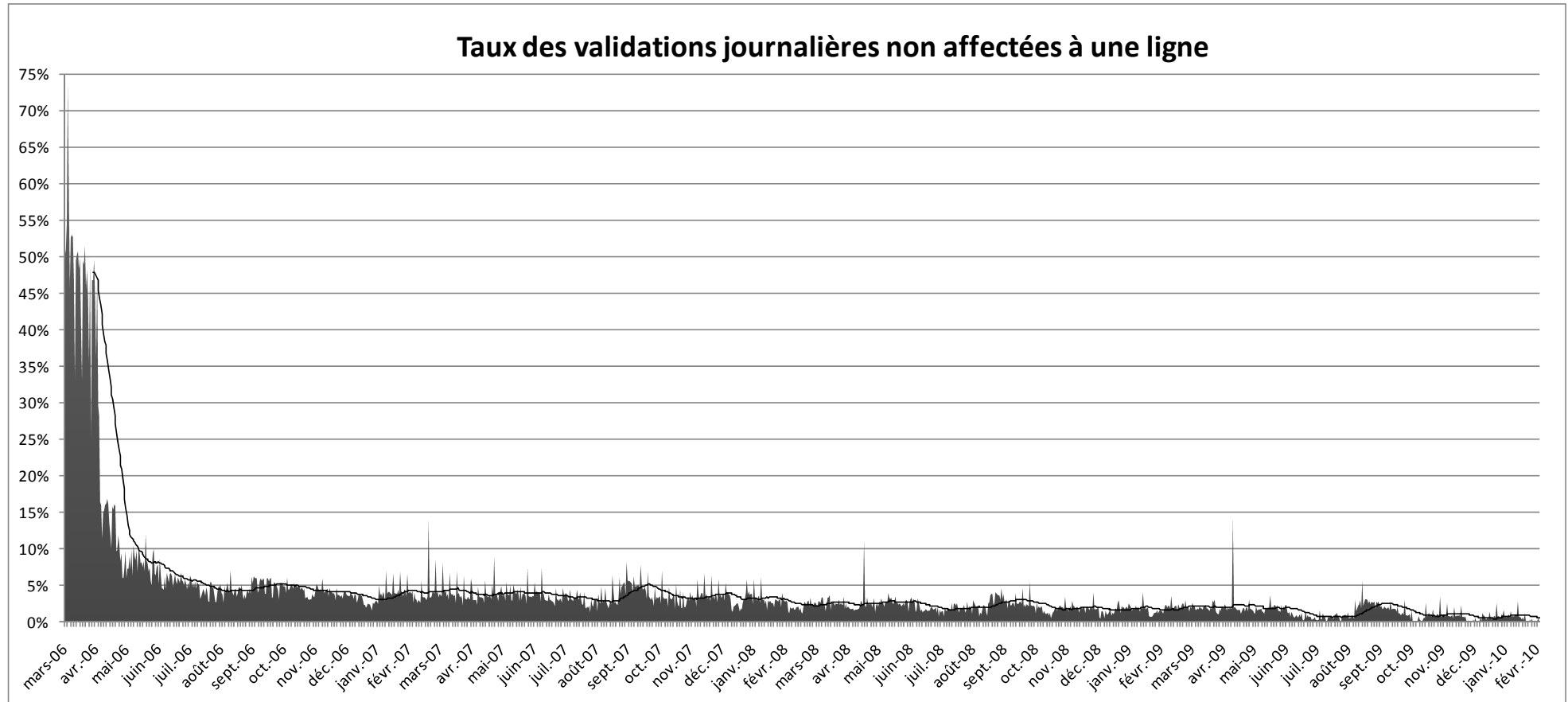


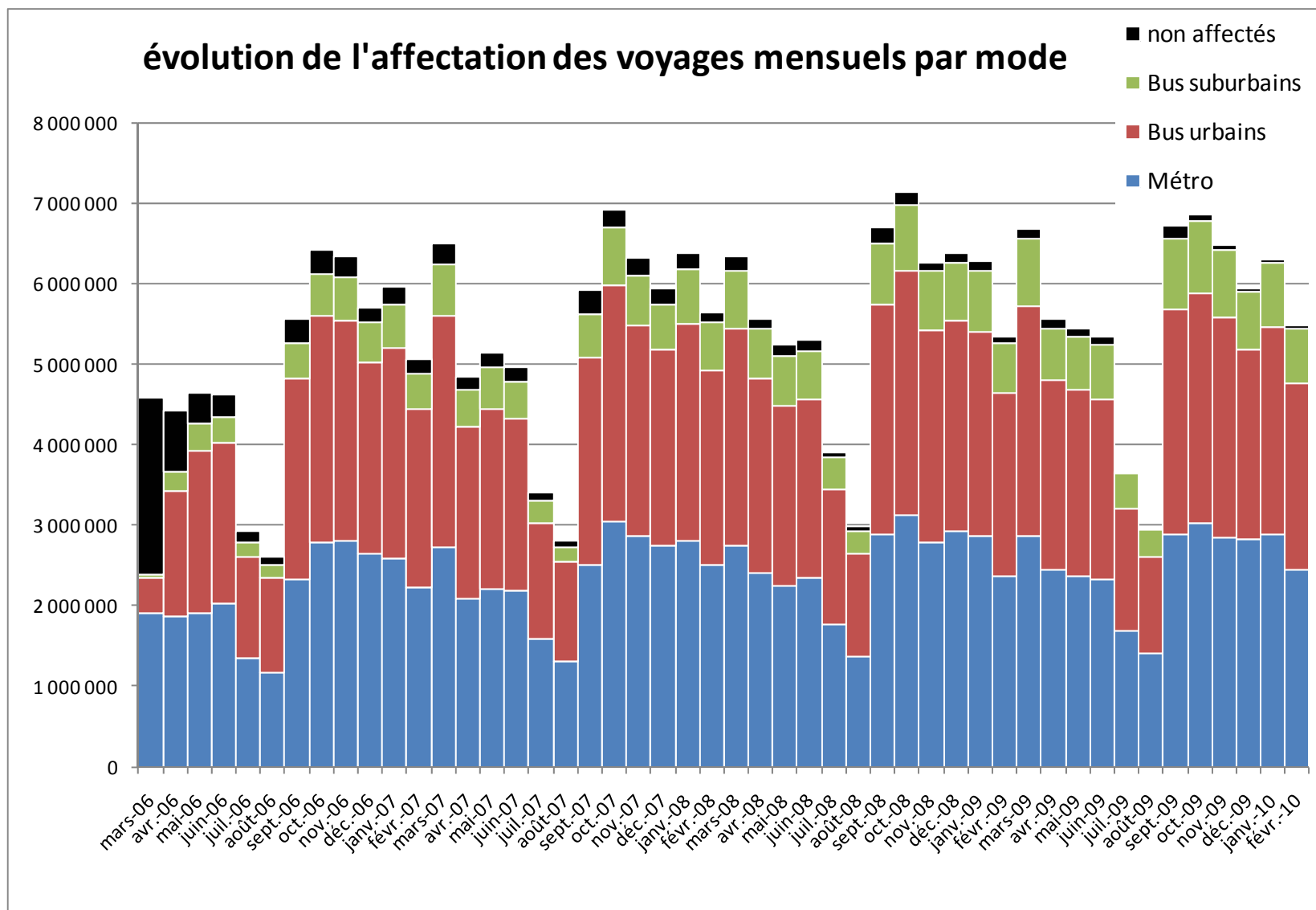


37. Scan de carte KorriGo

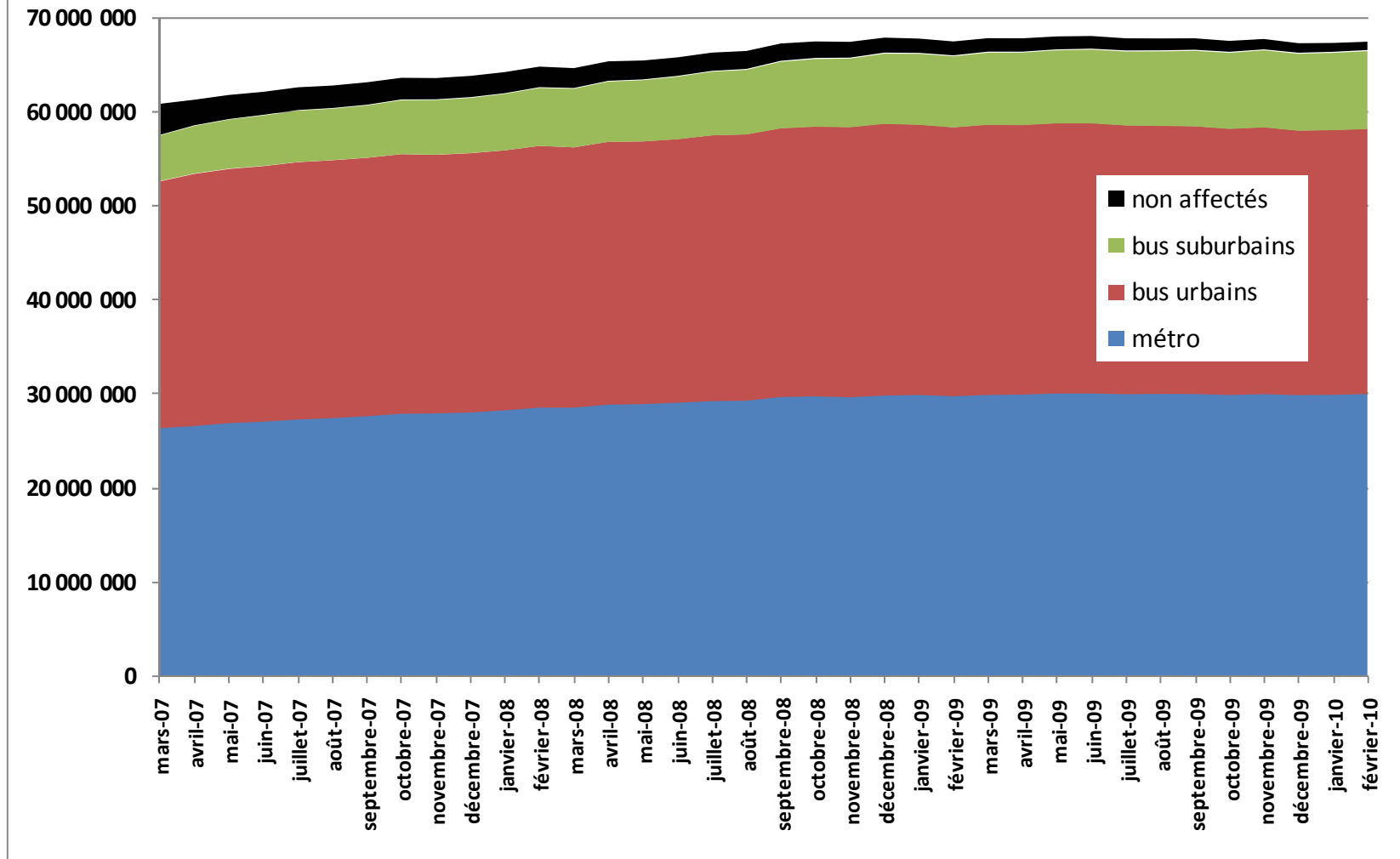


38. Graphiques réalisés grâce à la billettique

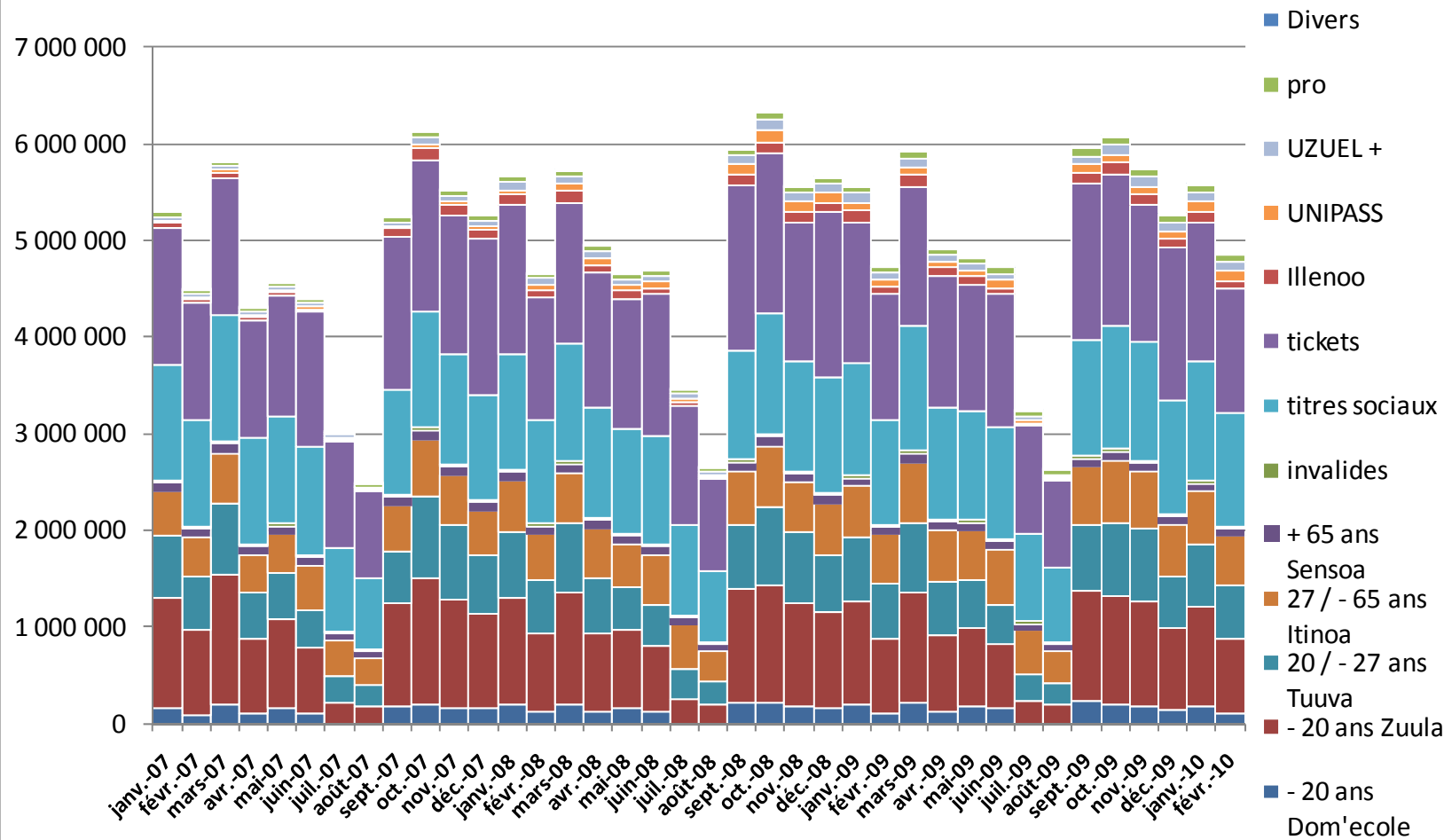


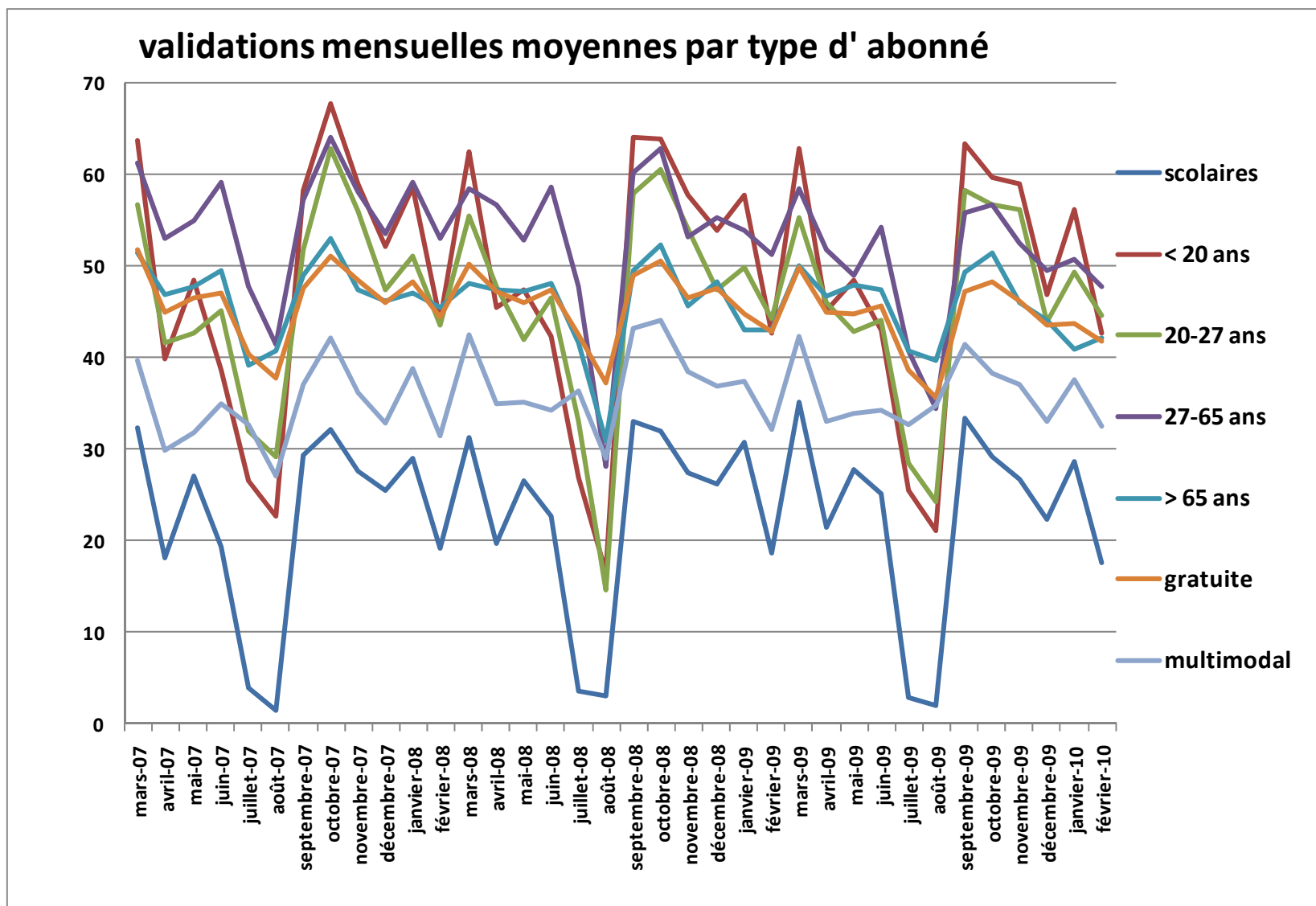


Somme annuelle glissante des voyages par mode

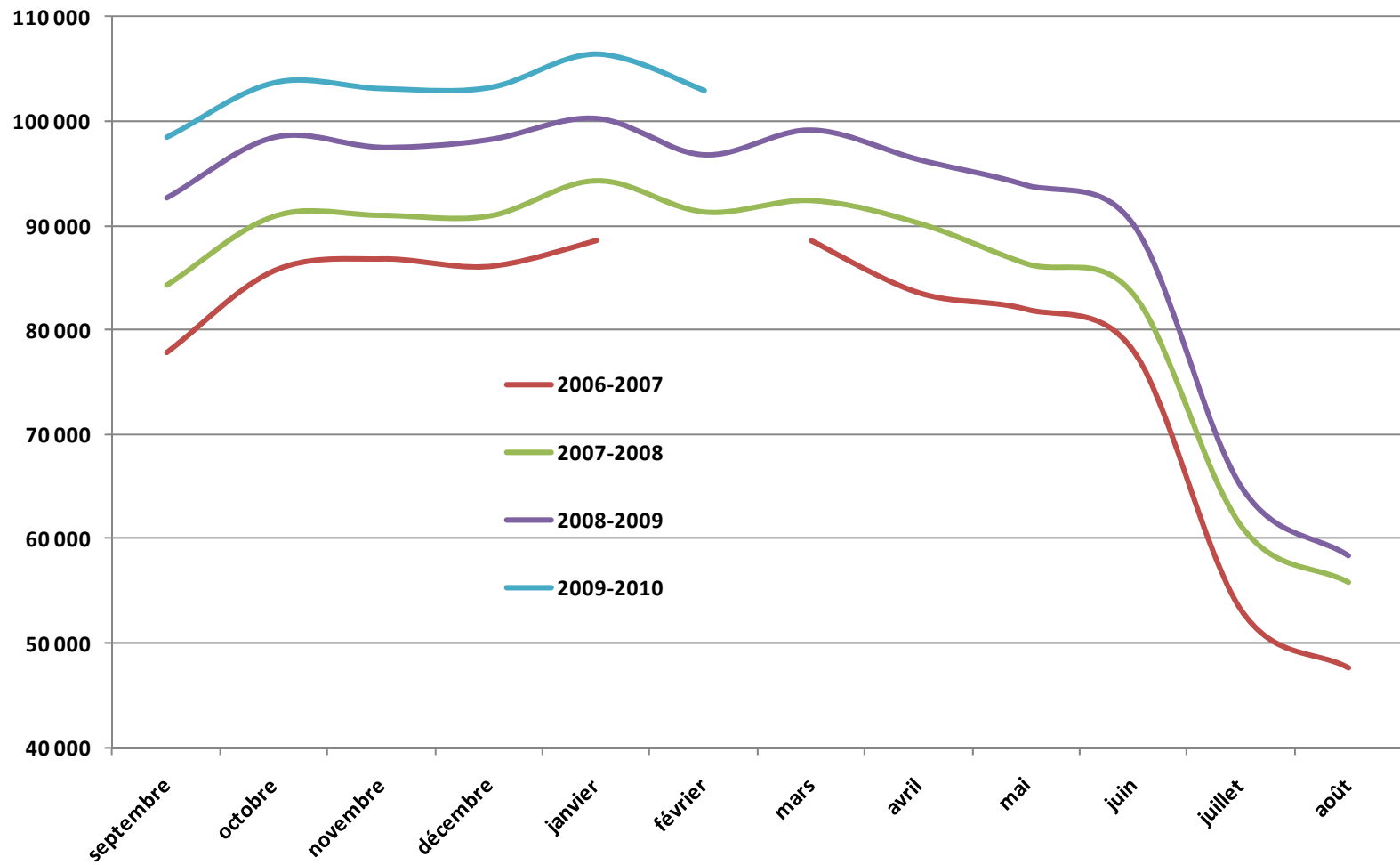


Evolution des validations mensuelles selon leur famille de titre

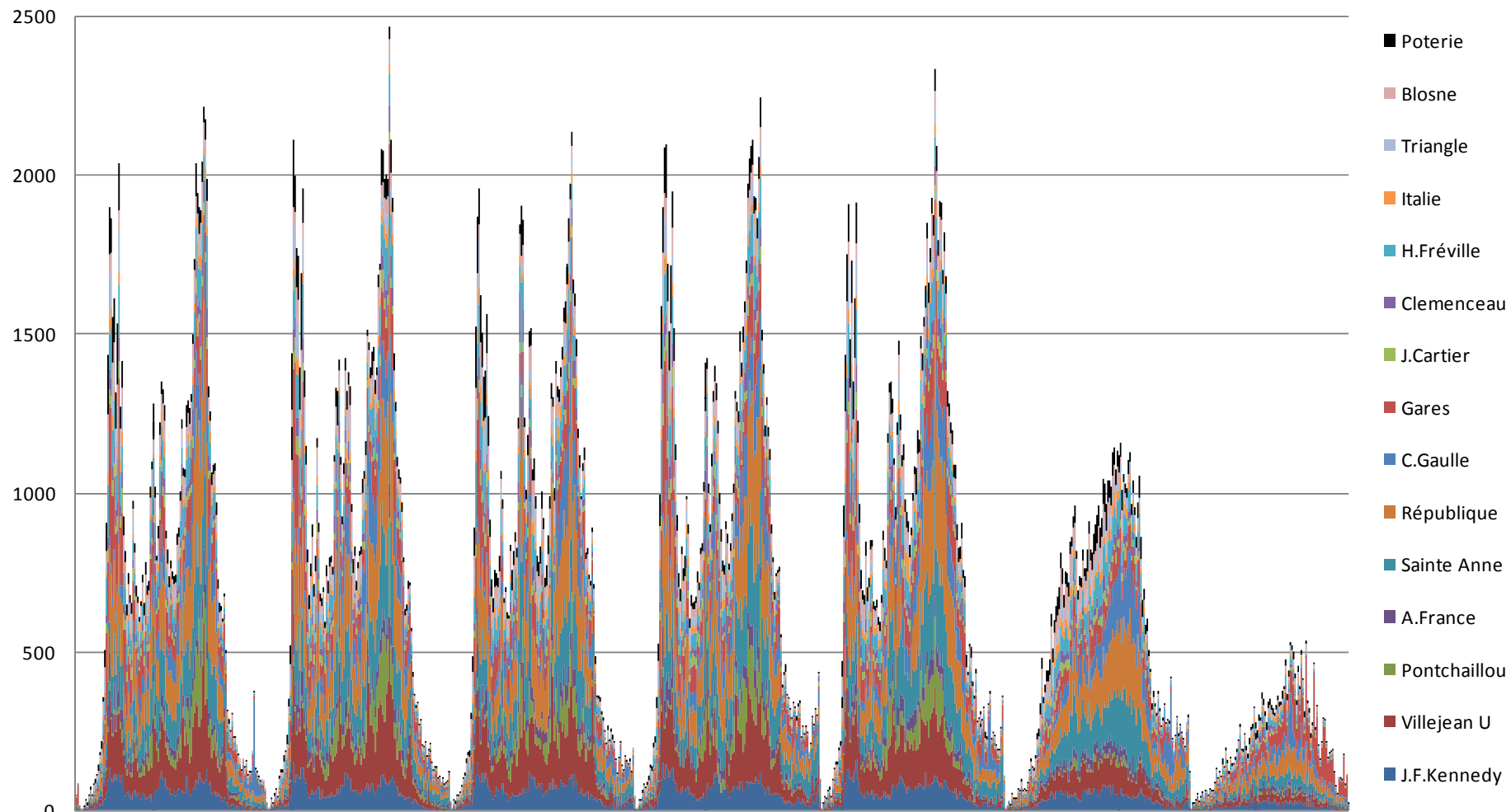




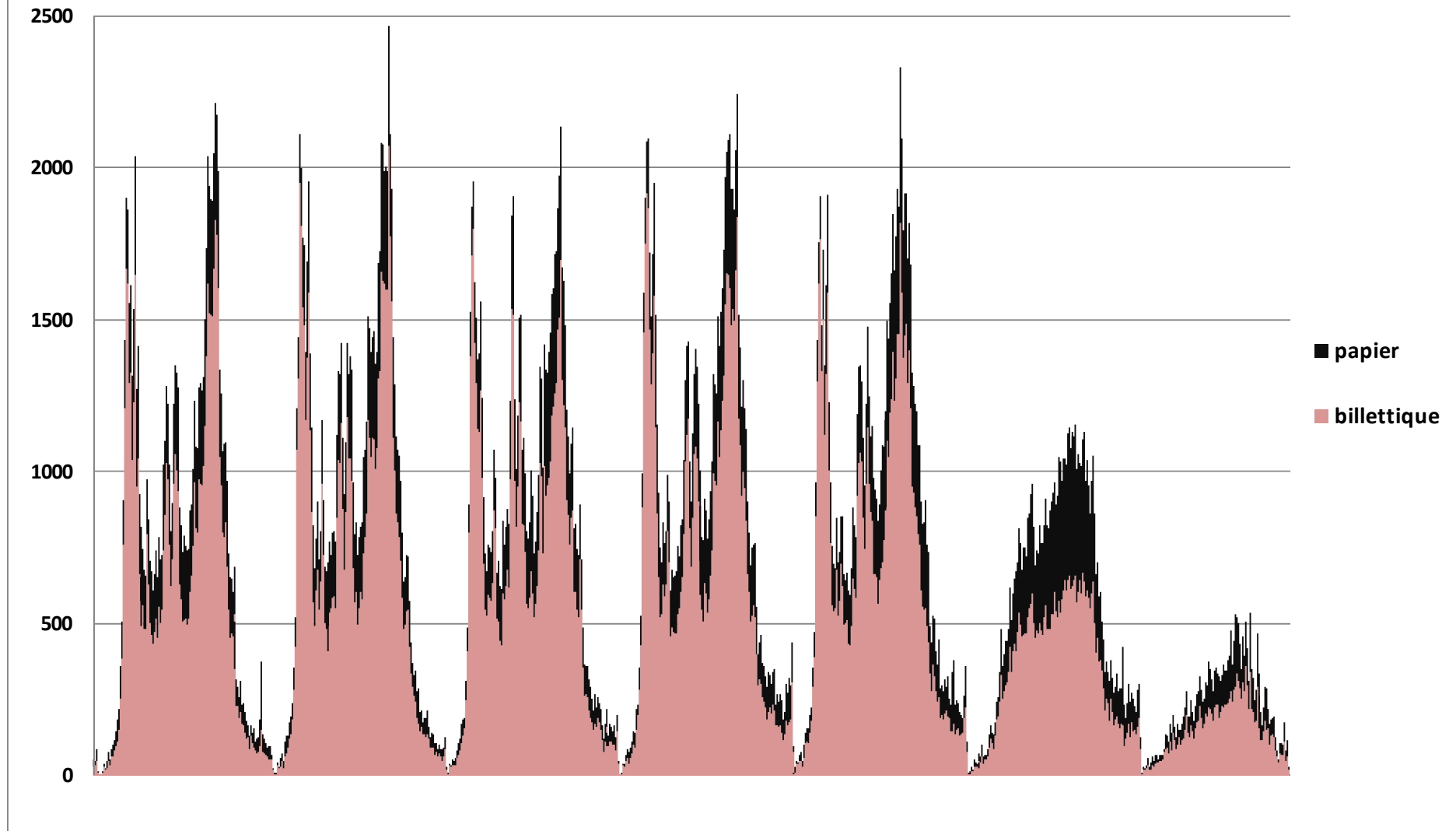
évolution du nombre mensuel de cartes différentes utilisées sur le réseau



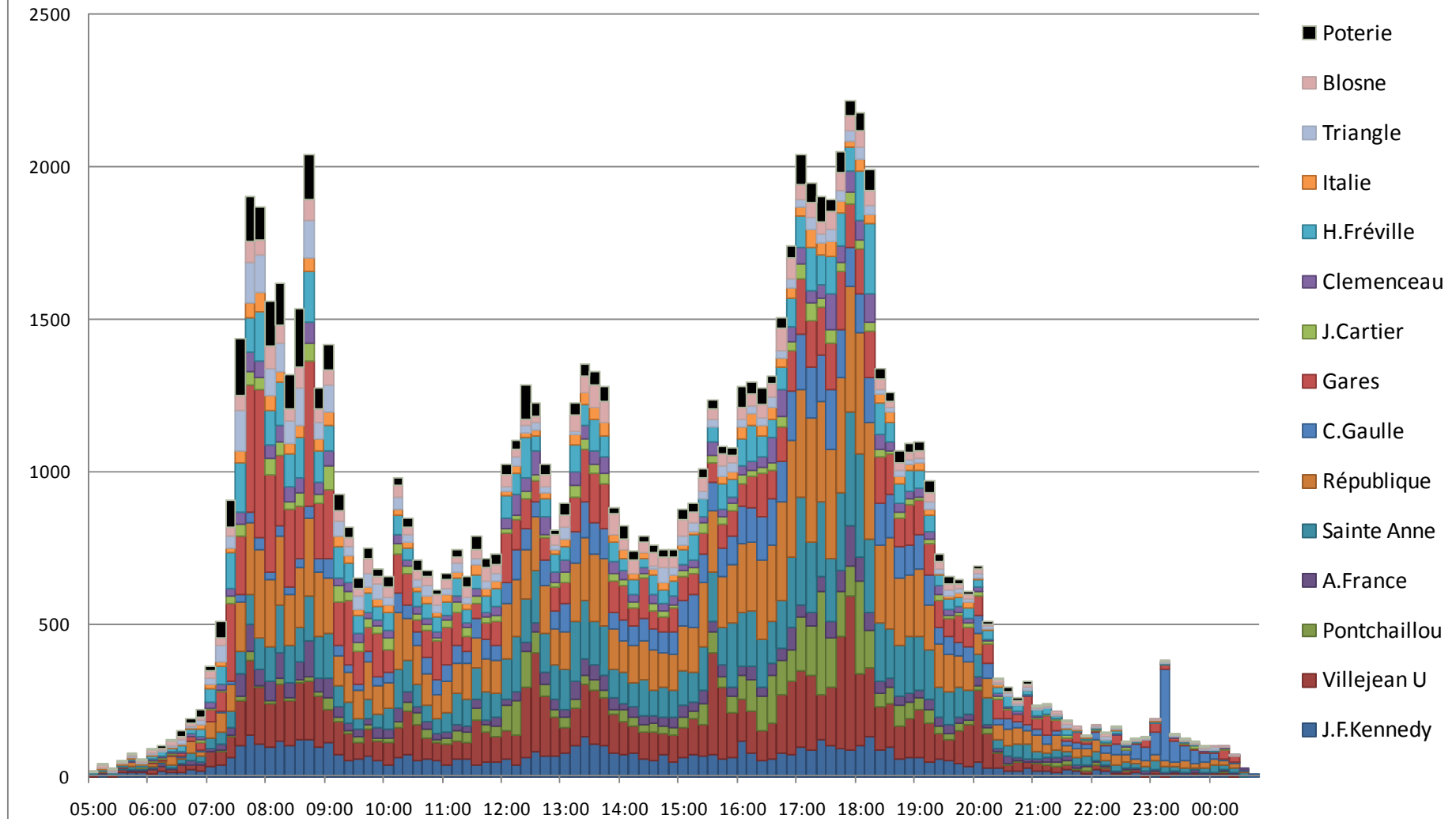
Nombre de validations par station de métro et par tranche de 10 minutes VAL de Rennes semaine du 1 au 7 février 2010



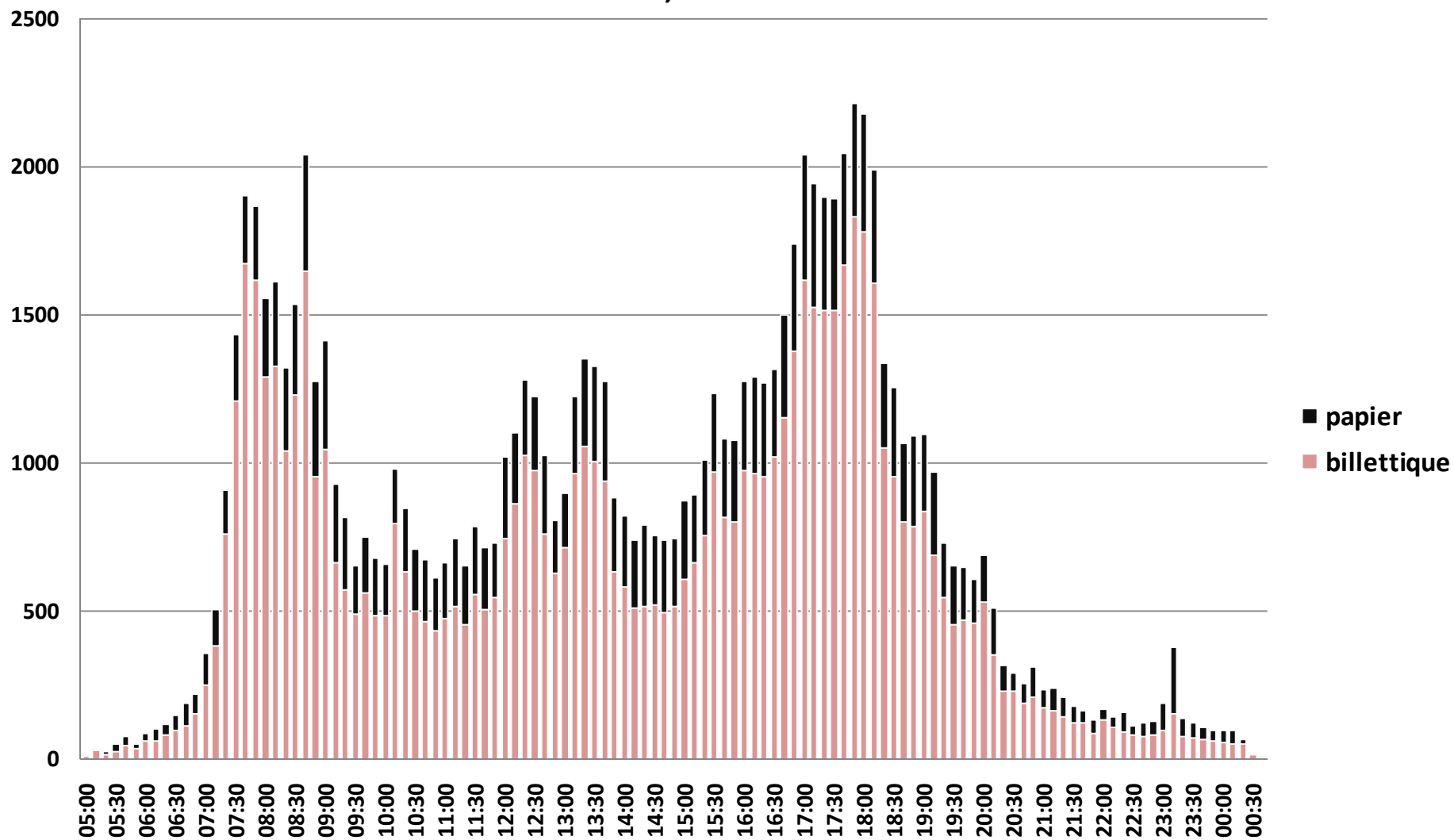
Validations par tranche de 10 minutes et par support de titre VAL de Rennes, semaine du 1 au 7 février 2010



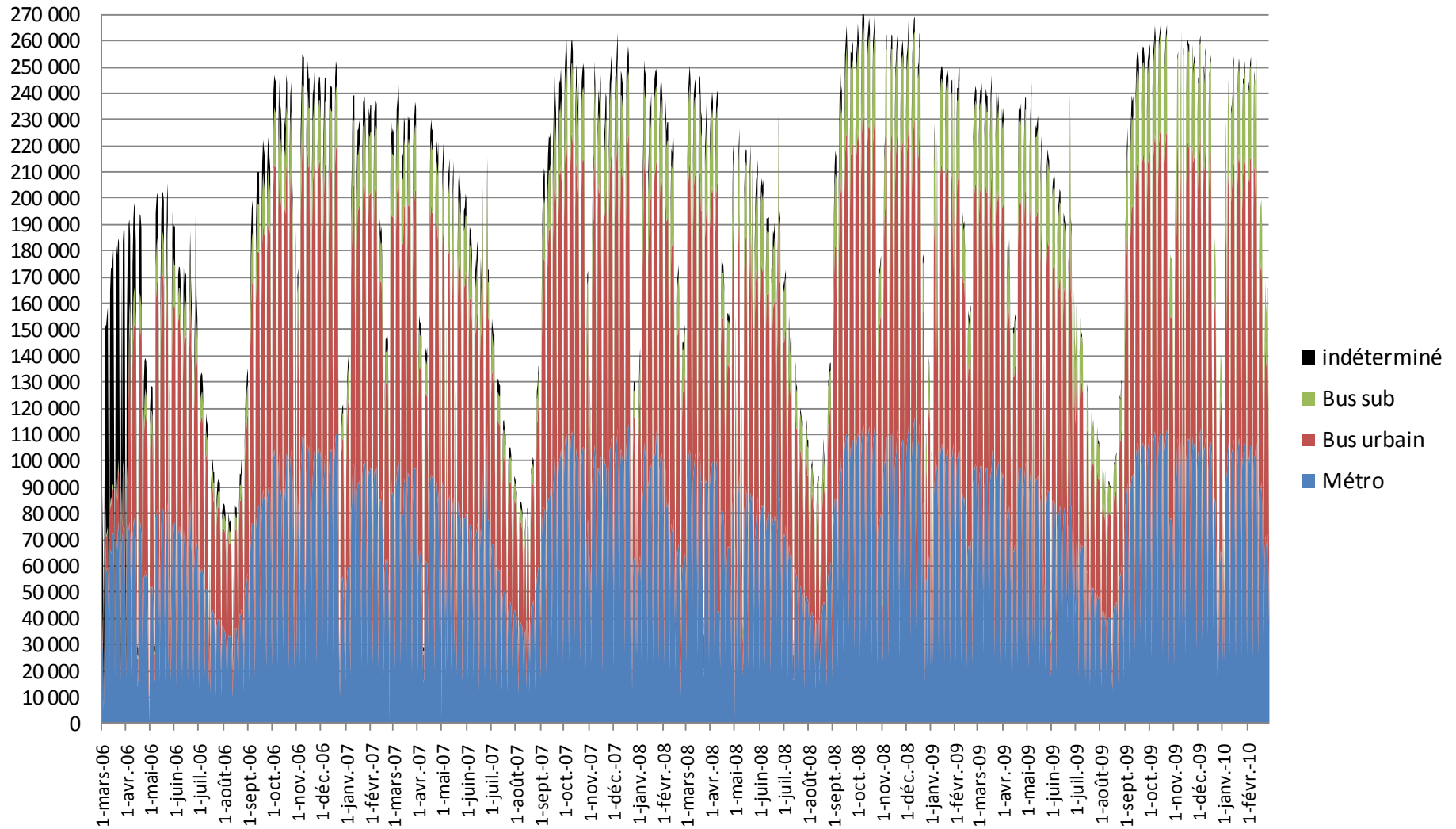
Validations par station et tranche de 10 minutes VAL de Rennes, Lundi 1er février 2010



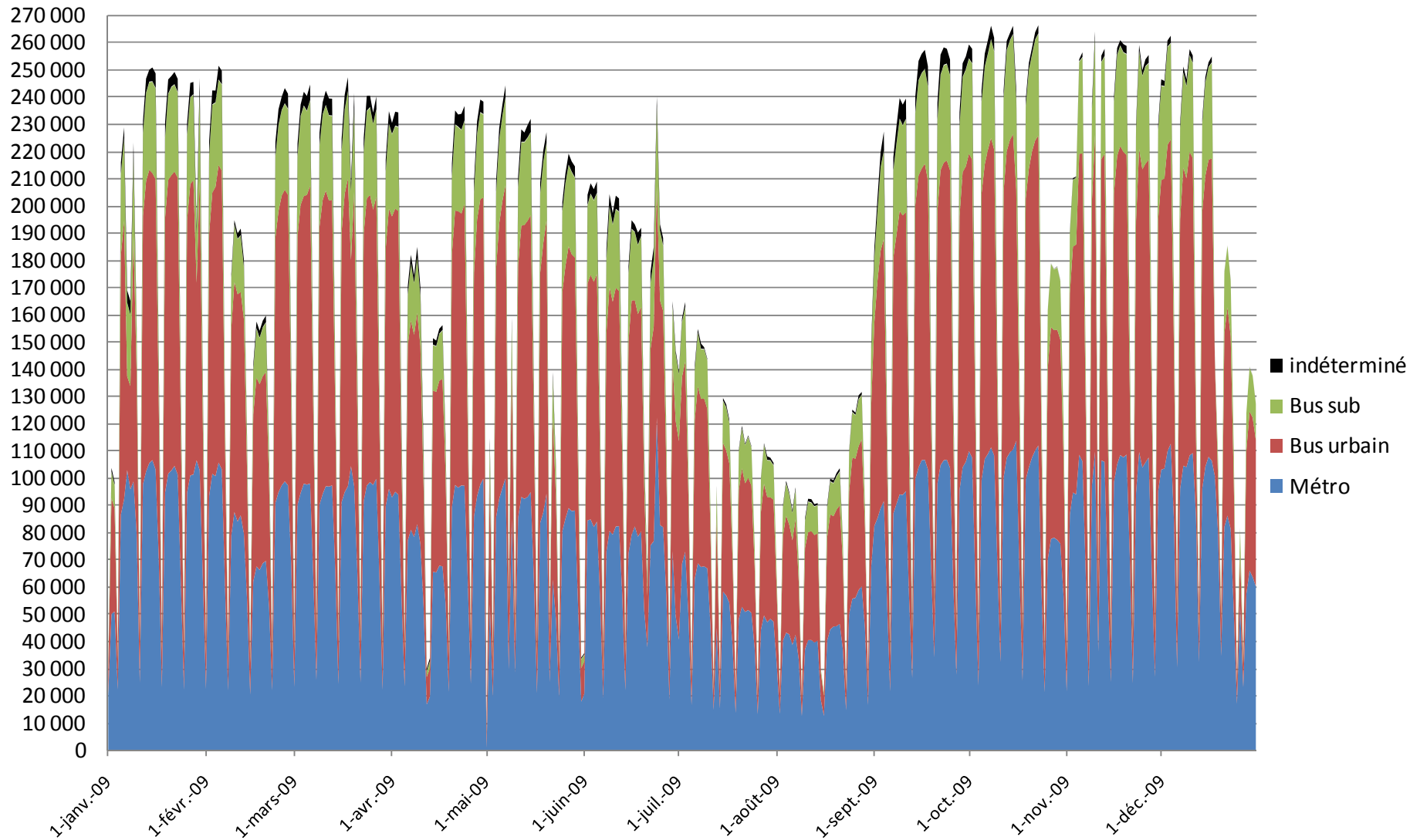
Validations par support de titre et tranche de 10 minutes VAL de Rennes, Lundi 1er février 2010



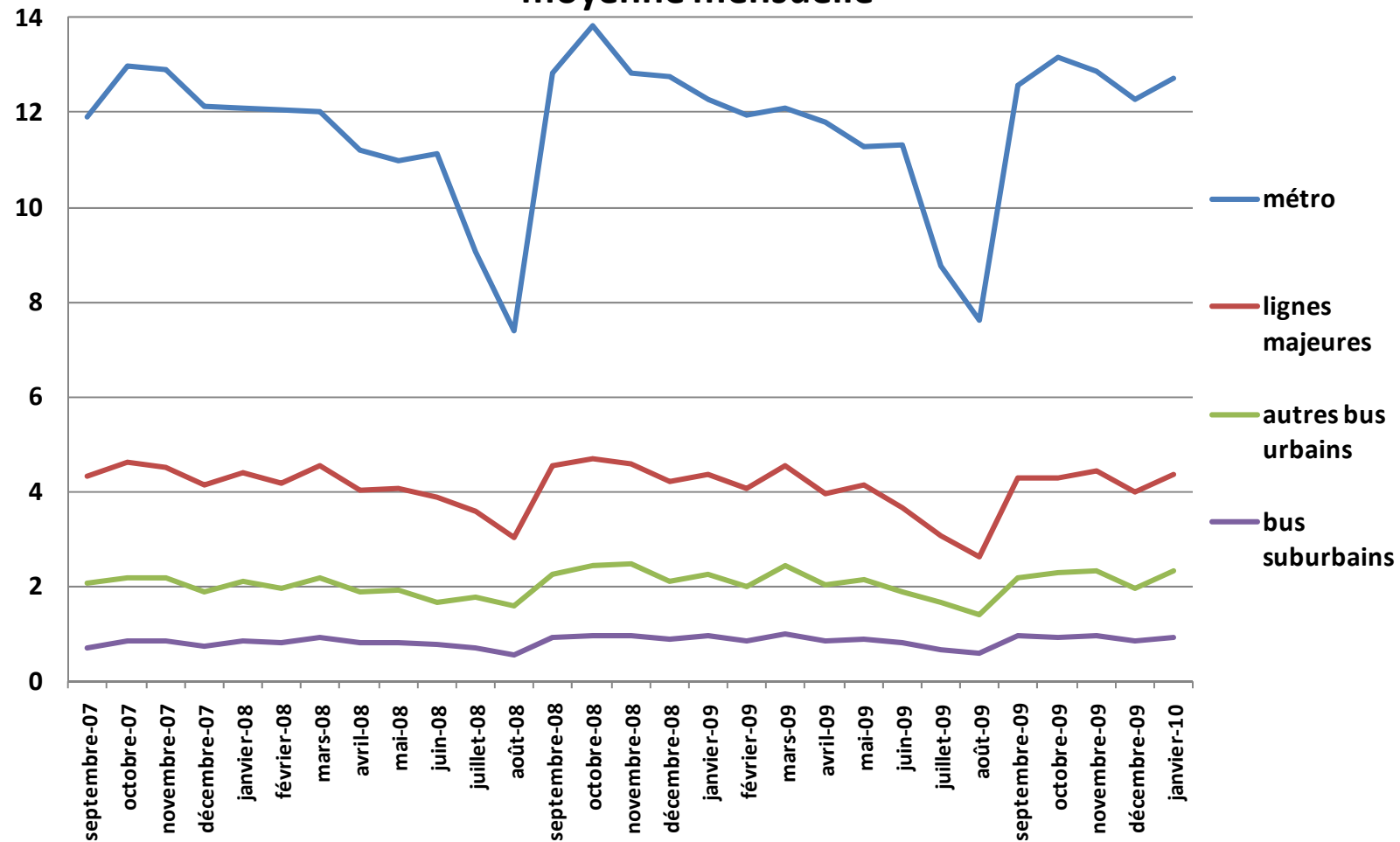
Validations par type de ligne et par jour (quatre premières années de KorriGo)



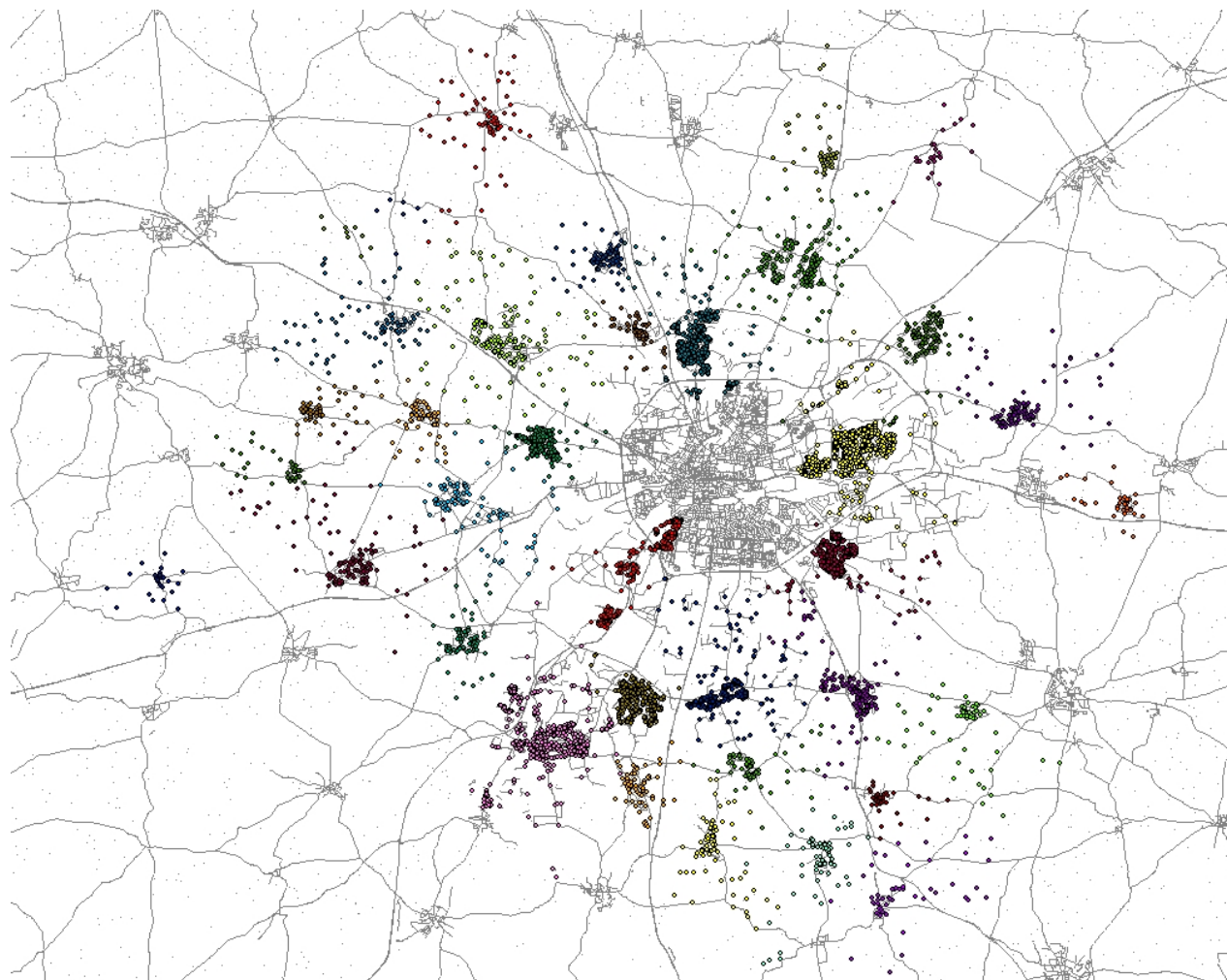
Validations journalières par type de ligne, Réseau STAR, 2009



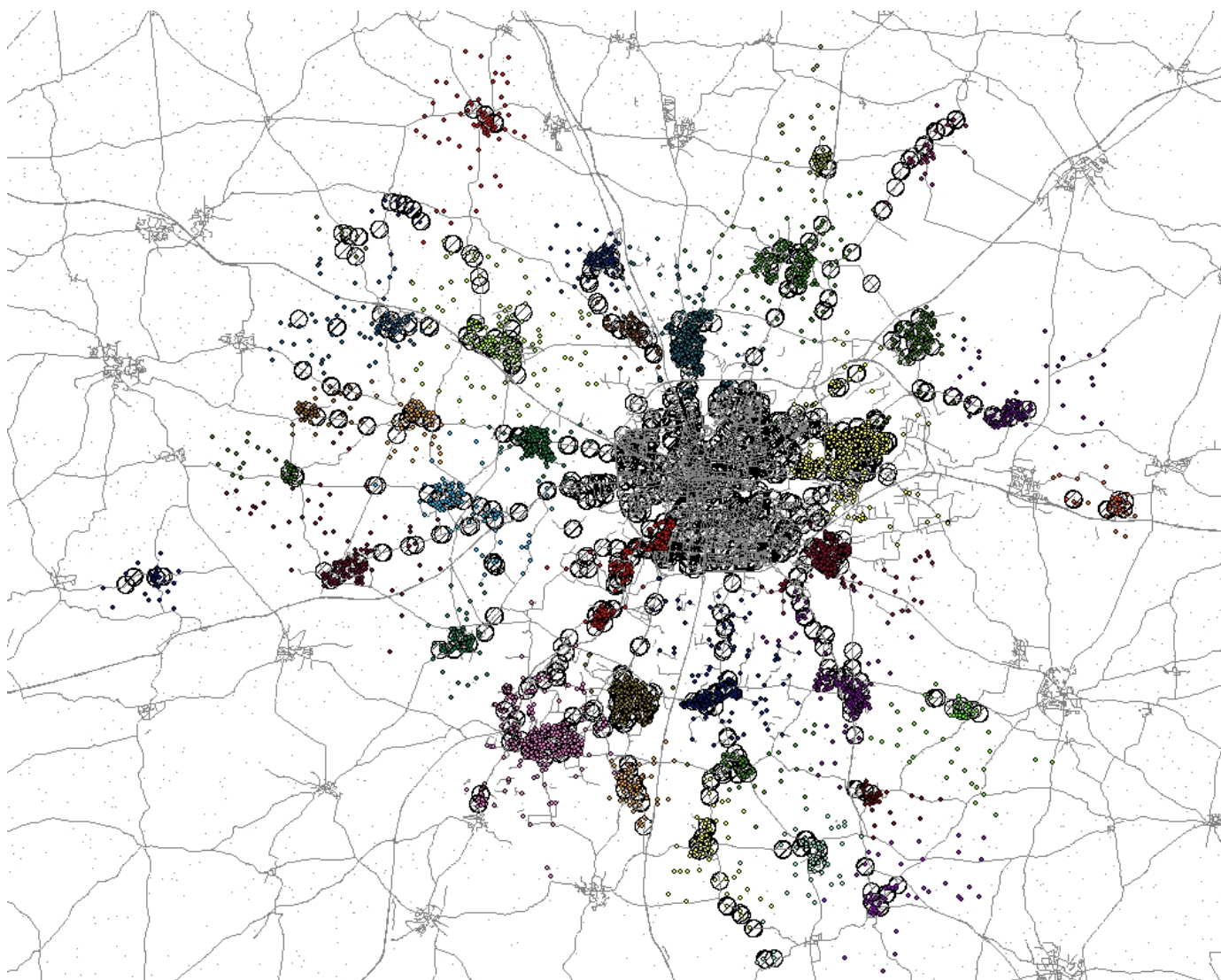
Validations par kilomètre parcouru et par type de ligne, moyenne mensuelle



39. Cartographies des adresses géocodées des abonnés dans les communes périphériques



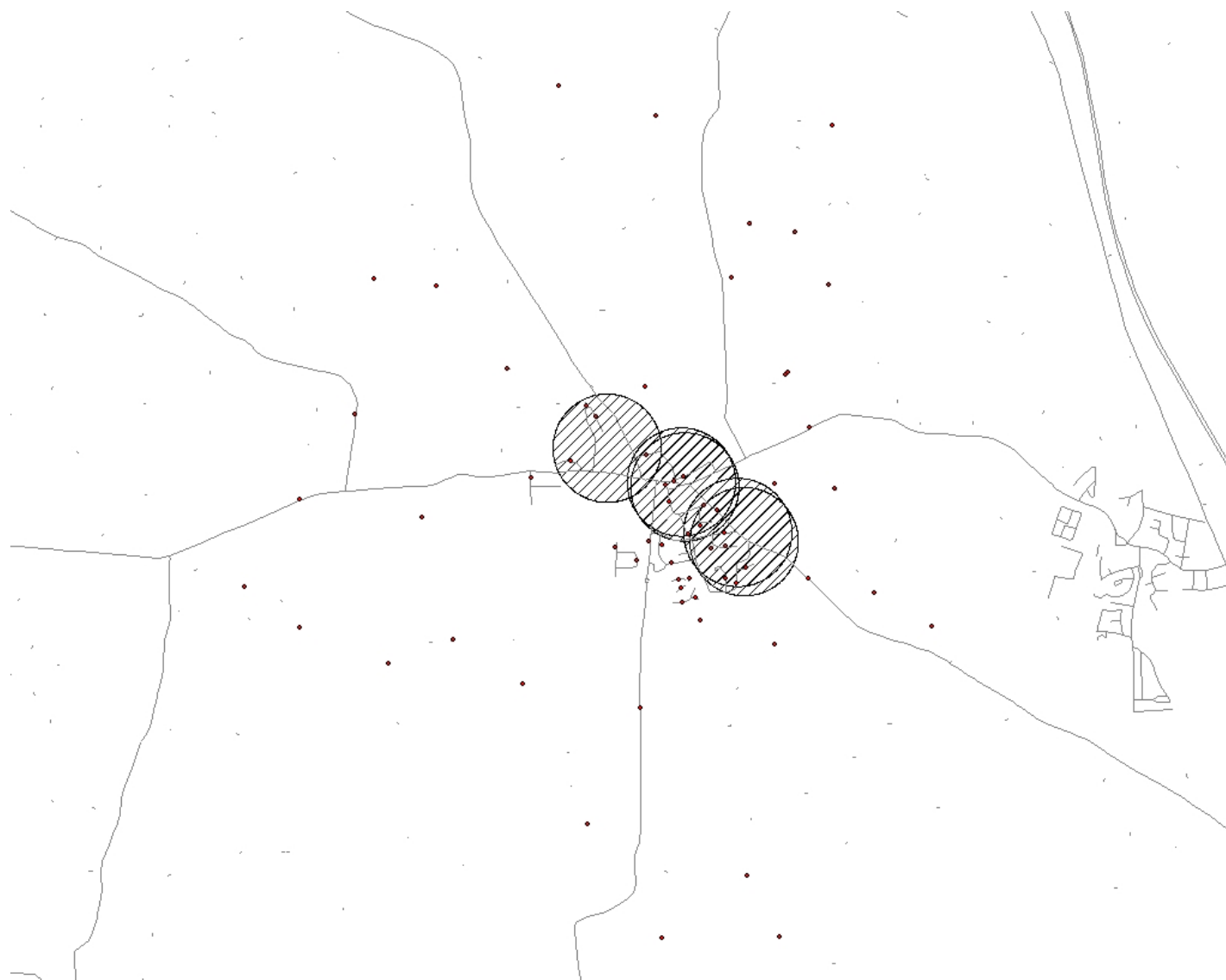
La même carte avec les zones de couverture des points d'arrêt



Zoom sur la commune de Bétton



Zoom sur la commune de Gévezé



La même couche superposée sur une orthophotographie



40. Capture d'écran de l'application de création de carte

Fichier client v02.04.17 du 23/04/2007

Mme Nom * J
 Mlle Date de Naissance * 01/07/2005
 Mr N° Client 197831
 Autre

Prénom * O
Mis à jour par g10 Date 17/08/2007
Lier -> père Création fils Fiche Client

Fiche client Cartes Détail client Commentaires Journal Etablissements

Adresse usuelle
N° voie 13 Ter ou Bis Type de voie IMMEUBLE(S)
Nom de la voie RUBIN
Complément
Code Postal 35 235 Commune THORIGNE FOUILLARD
Code INSEE Commune 35334

Etablissement

Téléphone - Email
Tél fixe Portable
Email

Profil
Profil
Date validité 00/00/0000 Sous validité 00/00/0000
Mémo

Créer Supprimer Rechercher Valider Annuler Quitter

démarrer M35920 Fichier client v02.04... FR 14:16

41. Courrier explicatif et questionnaires distribués à Vauban

Stadtteilverein Vauban e.V., Alfred-Döblin-Platz 1, D-79100 Freiburg

An die
Bewohnerinnen und Bewohner
des Stadtteils Vauban



Dieses Schreiben sendet Ihnen:
Herr Linck

Freiburg, 17. März 2008

Fragebögen zum Verkehrssystem im Vauban

Liebe NachbarInnen,

in der Anlage erhalten Sie Fragebögen, mit deren Hilfe anonym Ihr Verkehrsverhalten und Ihre Zufriedenheit mit dem Verkehrssystem im Vauban ermittelt werden sollen.

Wir unterstützen die Initiative von Laurent Fouillé, einem jungen Franzosen, der die Ergebnisse in seine Doktorarbeit einfließen lassen wird. Denn wir sind natürlich interessiert, wie sich das Verhalten der BewohnerInnen und ihre Zufriedenheit mit dem Verkehrssystem in den letzten Jahren entwickelt haben. Um eine Vergleichbarkeit mit einer vor einigen Jahren im Vauban durchgeführten Befragung zu erreichen, haben wir ihm die gleichen Fragebögen wie damals zur Verfügung gestellt.

Wir würden uns sehr freuen, wenn Sie zahlreich an der Befragung teilnehmen würden, und bitten um Rückgabe der ausgefüllten Fragebögen in den Briefkasten des Stadtteilvereins im Haus 037

bis 27. März 2008.

Wir danken Ihnen schon heute dafür, dass Sie sich die Zeit nehmen für die zwar relativ vielen, aber meist einfach zu beantwortenden Fragen und verbleiben

mit freundlichen Grüßen
im Auftrag

Hannes Linck

Anschrift:
Alfred-Döblin-Platz 1
D-79100 Freiburg

Tel: 0761-45 68 71-31
Fax: 0761-45 68 71-39
stadtteilverein@vauban.de

Bank: GLS Gemeinschaftsbank eG
BLZ: 430 609 67
Konto: 7901264400

Haushaltsfragebogen

Füllen Sie den Fragebogen bitte für alle in Ihrem Haushalt lebenden Personen aus, einschließlich Säuglingen und Kleinkindern. Für Kinder unter 6 Jahren sind nur die Fragen 1 und 2 zu beantworten.

1. Wie viele Personen wohnen – Sie selbst eingeschlossen – ständig in Ihrem Haushalt?
 Personen

2. Welches Geschlecht und Alter haben Sie selbst und die anderen Mitglieder Ihres Haushalts?

	Ich selbst	Pers. 2	Pers. 3	Pers. 4	Pers. 5	Pers. 6
Geschlecht weiblich	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Geschlecht männlich	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Alter in Jahren	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

3. Wenn in Ihrem Haushalt mehrere Personen wohnen: in welcher Form leben Sie zusammen?
 Familie/ eheähnliche Gemeinschaft Wohngemeinschaft Sonstiges

4. Was trifft von dem unten aufgeführten auf Sie selbst und die anderen Haushaltsmitglieder zu?
Bitte für alle Personen ab 6 Jahre angeben.

	Ich selbst	Pers. 2	Pers. 3	Pers. 4	Pers. 5	Pers. 6
Voll berufstätig	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Teilzeit berufstätig	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mutterschafts-/ Erziehungsurlaub	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hausfrau/ Hausmann	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Schüler/in	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Student/in	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ausbildung/Lehre/Umschulung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Rentner/in	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sonstiges	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

5. Wie viele übertragbare Regiokarten besitzt Ihr Haushalt?
 Anzahl übertragbare Regiokarten keine

6. Welche Personen aus Ihrem Haushalt besitzen...

	Nie-mand	Ich selbst	Pers. 2	Pers. 3	Pers. 4	Pers. 5	Pers. 6
eine BahnCard?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
einen Führerschein?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
eine personengebundene Resiokarte	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

7. Ist eine Person Ihres Haushalts Mitglied...

	Nie-mand	Ich selbst	Pers. 2	Pers. 3	Pers. 4	Pers. 5	Pers. 6
bei einer offiziellen Car-Sharing-Organisation?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
einer privat organisierten Autogemeinschaft?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

8. Wie viele Fahrzeuge stehen Ihrem Haushalt zur Verfügung?
 Geben Sie bitte zunächst die Gesamtzahl an. Wenn das Verkehrsmittel hauptsächlich einer bestimmten Person im Haushalt zur Verfügung steht, geben Sie bitte an welcher.

	Anzahl	Ich selbst	Pers. 2	Pers. 3	Pers. 4	Pers. 5	Pers. 6
Privatauto (einschließlich Kombi, Van, Kleinbus)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Geschäfts-/ Dienstwagen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fahrrad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Motorrad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mofa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Moped/ Roller	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

9. Wo wohnen Sie in Vauban?
 im steilplatzfreien Gebiet → weiter Frage 10
 im konventionellen Gebiet, Parken am Haus/ Tiefgaragen erlaubt (Marie-Curie, Walter-Groplius) → weiter Frage 12
 SUSI

10. Für welche Wohnform hat sich Ihr Haushalt entschieden?
 Für Wohnen mit Auto (Stellplatz in Garage) ohne Auto (autofreies Wohnen)

Personenfragebogen

Liebe Vauban-Bewohnerin, lieber Vauban-Bewohner,

In diesem Fragebogen geht es sich rund um Ihre Mobilität und das Verkehrskonzept in Vauban. Wir möchten z.B. gerne wissen, welche Wege Sie mit welchem Verkehrsmittel zurücklegen, welche Probleme dabei auftreten, und wie zufrieden Sie mit der Verkehrssituation sind. Besonders gespannt sind wir auf Ihre Verbesserungsvorschläge. Die Ergebnisse der Befragung sollen die Grundlage sein, um die Verkehrssituation in Vauban zu verbessern und bei Bedarf neue Dienstleistungen aufzubauen.

Herzlichen Dank für Ihre Mitarbeit!

1. Geben Sie bitte Ihr Geschlecht und Ihr Alter an.

Geschlecht weiblich männlich
 Alter: Jahre

EINKAUFEN

2. Wie oft unternehmen Sie folgende Einkäufe?

	jeden Tag	mehrmals pro Woche	ca. 1 Mal pro Woche	ca. 1-2 Mal pro Monat	seitener	nie
Einkäufe für den täglichen Bedarf (z.B. frische Lebensmittel)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Großeinkäufe (z.B. Wochenendeinkauf)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

3. A) Wo erledigen Sie in der Regel Ihre Einkäufe?

B) Welches Verkehrsmittel nutzen Sie dafür? Tragen Sie z.B. Fahrrad, Car Sharing, Auto etc. ein.

A)

B)

	Einkäufe für den täglichen Bedarf (z.B. frische Lebensmittel)	Großeinkäufe (z.B. Wochenendeinkauf)	genutztes Verkehrsmittel
in Vauban (HL, Quartierläden, Bauernmarkt, Food Coop...)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
in St. Georgen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
in Merzhausen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
in der Innenstadt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Großmarkt im Gewerbegebiet (z.B. Auf der Heid)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
woanders	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

4. Wie gut finden Sie die Einkaufsmöglichkeiten in Vauban?

sehr gut gut teils teils schlecht sehr schlecht

FREIZEIT

5. Wie häufig gehen Sie folgenden Freizeitaktivitäten durchschnittlich nach? Geben Sie bitte außerdem an, welches Verkehrsmittel (z.B. Fahrrad, Car Sharing, Auto) Sie meistens für den Weg dorthin benutzen.

	täglich	jede Woche	seitener	nie	Verkehrsmittel
Freunde/Verwandte besuchen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
in Kneipe/Restaurant gehen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Kino/Theater/Konzert	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Ausflug machen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Spaziergang/Hund ausführen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Sportstätte (z.B. Schwimmbad, Fußballplatz, Sporthalle)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Kirche/Friedhof	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
ehtenamtliche Tätigkeit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

6. Geben Sie bitte an, wo Sie der Aktivität am häufigsten nachgehen.

Bitte nur ein Kreuz pro Zeile.

	in Vauban	Innenstadt	anderer Stadtteil Freiburg	Umland Freiburg	weiter als 50 km entfernt
Freunde/Verwandte besuchen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
in Kneipe/Restaurant gehen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kino/Theater/Konzert	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ausflug machen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Spaziergang/Hund ausführen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sportstätte (z.B. Schwimmbad, Fußballplatz, Sporthalle)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kirche/Friedhof	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ehtenamtliche Tätigkeit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

7. Denken Sie bitte an wichtige Ziele in Ihrer Freizeit. Wie gut sind diese Ihrer Meinung nach erreichbar?

sehr gut gut teils teils schlecht sehr schlecht

REISEN

8. Wie viele private Kurzreisen (2-4 Tage) haben Sie in den letzten zwölf Monaten unternommen?
 Anzahl Kurzreisen keine

9. Denken Sie bitte an Ihre letzten drei Kurzreisen:
 Wohin sind Sie gefahren? Tragen Sie bitte die Stadt/ den Ort ein.
 Welches Verkehrsmittel haben Sie für die An- und Abreise genutzt? Wenn Sie für den Weg verschiedene Verkehrsmittel kombiniert haben (z.B. Zug und Bus), kreuzen Sie bitte entsprechend mehrere Verkehrsmittel an.

Ziel der Kurzreise	Fahrrad	Auto	Car Sharing	Bus/ Straßenbahn	U-Bahn/ S-Bahn	Zug/ Regio S-Bahn	Taxi	Motorrad	Flugzeug	Sonstiges
1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

10. Wie kompliziert bzw. unkompliziert finden Sie bei der Organisation und Durchführung einer Reise den Transport von Gepäck, die Mitnahme von Kindern etc.?
 Wenn die Frage auf Sie nicht zutrifft, da Sie z.B. keine Kinder haben, nutzen Sie bitte die Kategorie „trifft auf mich nicht zu“.

	kompliziert	eher kompliziert	eher unkompliziert	unkompliziert	trifft auf mich nicht zu
Transport von Gepäck	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mitnahme von Kindern	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Erreichen des Bahnhofs von Vauban aus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sonstiges: _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sonstiges: _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sonstiges: _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

ARBEITEN (Überbegriff für Beruf, Schule, Uni)

11. Sind Sie berufstätig, gehen zur Schule oder studieren Sie?
 ja → weiter mit Frage 12 nein → weiter mit Frage 15

12. Wie legen Sie den Weg zur Arbeit/ Schule/ Uni normalerweise zurück?
 Kreuzen Sie bitte alle Verkehrsmittel an, die Sie für den Weg benutzen. Wenn Ihre Wahl vom Wetter oder der Jahreszeit abhängt, nutzen Sie bitte die mittlere bzw. die rechte Spalte für Ihre Antwort.

	normaler -weise nutze ich	je nach Wetter...		je nach Jahreszeit...	
		gutes Wetter	schlechtes Wetter	Sommer	Winter
Fahrrad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
zu Fuß	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Motorrad/ Moped/ Mofa/ Roller	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Auto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bus/ Straßenbahn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zug/ Regio S-Bahn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sonstiges: _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

13. Wo arbeiten Sie? Wie weit ist die Arbeitsstelle/ Ausbildungsstätte von Ihrem Zuhause entfernt?
 Ich arbeite...
 in Freiburg, im Stadtteil Entfernung zu Ihrem Zuhause: _____ km
 im Umland von Freiburg, Gemeinde ca. km
 in einer anderen Stadt, ca. km

14. Wie zufrieden sind Sie mit der Erreichbarkeit Ihres Arbeitsplatzes?
 sehr zufrieden zufrieden teils teils unzufrieden sehr unzufrieden

VERÄNDERUNGEN DURCH DEN UMSZUG

15. Wie häufig fahren Sie an Ihren alten Wohnort zurück, um dort folgenden Beschäftigungen nachzugehen?
 Falls Sie der Beschäftigung weder heute noch früher dort nachgegangen sind, kreuzen Sie bitte die Kategorie „Habe ich dort nicht gemacht“ an.

	häufig	manchmal	selten	nie	habe ich dort nicht gemacht
Einkäufen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Freunde/ Verwandte besuchen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sportverein/ Kurse besuchen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
in Kneipe/ Restaurant gehen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
kulturelle Veranstaltungen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kinder zu Betreuungseinrichtung/ Freunden etc. bringen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sonstiges: _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

16. Wie oft nutzen Sie die folgenden Verkehrsmittel im Vergleich zu der Zeit vor dem Umzug? Wenn Sie die Verkehrsmittel häufiger oder seltener nutzen, wie gefällt Ihnen die jetzige Situation im Vergleich zu früher?
Beantworten Sie die Frage bitte für jedes Verkehrsmittel.

	häufiger als früher	genauso oft wie früher	seltener als früher	gefällt mir besser	gefällt mir weniger	keine Meinung	habe dazu keine Meinung
Fahrrad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
zu Fuß	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Motorrad/ Moped/ Motor Roller	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Auto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Car Sharing	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Taxi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bus/ Straßenbahn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zug/ Regio S-Bahn	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

NUTZUNG BESTEHENDER ANGEBOTE UND DIENSTE

17. Nutzen Sie das Internet?
 ja weiter Frage 18 nein weiter Frage 23

18. Wie häufig nutzen Sie das Internet?
Wo haben Sie Zugang zum Internet?
Mehrfachnennungen möglich.

(fast) täglich
 mehrmals die Woche
 mehrmals im Monat
 etwa einmal im Monat
 seltener

Arbeitsplatz/ Schule/ Uni
 zu Hause
 bei Freunden
 bei Nachbarn
 Sonstiges

19. Nutzen Sie das Internet, um sich über Veranstaltungen (z.B. Zeltmusikfestival) zu informieren?
 ja weiter Frage 20 nein weiter Frage 21

20. Wie häufig nutzen Sie das Internet im Vergleich zu anderen Möglichkeiten, um sich über Veranstaltungen zu informieren?
 häufiger genauso oft seltener

21. Nutzen Sie das Internet, um sich über Verkehrsverbindungen und Preise (z.B. Fahrplanauskunft der Bahn) zu erkundigen?
 ja weiter Frage 22 nein weiter Frage 23

22. Wie häufig nutzen Sie das Internet im Vergleich zu anderen Möglichkeiten, um sich über Verkehrsverbindungen und Preise etc. zu erkundigen?
 häufiger genauso oft seltener

23. Lesen Sie im Vauban actual die Artikel zur Verkehrsentwicklung im Quartier?
 meistens manchmal selten nie

24. Kennen Sie den Arbeitskreis Verkehr in Vauban?
 ja Nutzen Sie dieses Angebot des Forum Vauban?
 nein ja nein

VERKEHRSKONZEPT/ VERKEHRSANBINDUNG VAUBAN

25. Ist Ihnen das Verkehrskonzept „steilplatz-/ autofreies Wohnen“ in Vauban bekannt?
 ja teils teils weiter Frage 26 nein weiter Frage 29

26. Wie wichtig war Ihnen das Verkehrskonzept, als Sie nach Vauban gezogen sind?
 sehr wichtig wichtig weniger wichtig überhaupt nicht wichtig

27. Welche Erwartungen hatten Sie an das Verkehrskonzept, als Sie nach Vauban gezogen sind?
 positive eher positive eher negative negative

28. Haben sich Ihre Erwartungen an das Verkehrskonzept erfüllt?
 ja teils teils nein

29. Welche anderen Gründe waren Ihnen wichtig, als Sie das Quartier Vauban als Wohnstandort gewählt haben?
Machen Sie bitte in jeder Zeile ein Kreuz.

	sehr wichtig	wichtig	weniger wichtig	unwichtig
Ökologisches Bauen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hohe Lebensqualität	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kinderfreundliches Wohnen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Urbanes Wohnen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Stadtnah und doch schnell draußen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nachbarschaftliches Miteinander	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bürgerbeteiligung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Möglichkeit in Freiburg Bauland zu erwerben	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nur für Mieter	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Schöne Mietwohnung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

30. Für wie hoch halten Sie den Handlungsbedarf in den folgenden Bereichen?

	hoch	eher hoch	eher niedrig	niedrig
Verbesserung der Kindersicherheit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Öffnung der Quartiersgaragen für Besucher	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

31. Welche der folgenden Aussagen trifft Ihrer Meinung nach zu?

	trifft voll zu	trifft eher zu	trifft eher nicht zu	trifft nicht zu
Auf der Vaubanallee sollten Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion durchgeführt werden.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Der Gemeindevolkzugsdienst sollte häufiger nach Vauban kommen, um gegen Falschparker vorzugehen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die Anzahl der (geplanten) öffentlichen Stellplätze entlang der Vaubanallee reicht aus.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

32. Haben Sie Anmerkungen zum Verkehrskonzept?

33. Wie zufrieden sind Sie mit ...

	sehr zufrieden	zufrieden	unzufrieden	sehr unzufrieden	weiß nicht
dem Fußwegnetz im Quartier	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
dem Fahrradwegenetz im Quartier	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
dem Fahrradwegenetz außerhalb des Quartiers	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
der Anbindung an den Öffentlichen Nahverkehr	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

34. Denken Sie bitte noch mal an das Fußwege- und Fahrradnetz von und nach Vauban sowie an die Anbindung des Quartiers an den öffentlichen Nahverkehr. Welche Verbesserungsvorschläge fallen Ihnen ein?

35. Kreuzen Sie bitte diejenigen Verkehrsmittel an, mit denen Ihre Besucher am häufigsten nach Vauban kommen.

Mehrfachnennungen möglich

<input type="checkbox"/> Fahrrad	<input type="checkbox"/> Car Sharing
<input type="checkbox"/> zu Fuß	<input type="checkbox"/> Auto
<input type="checkbox"/> Taxi	<input type="checkbox"/> Bus/ Straßenbahn
<input type="checkbox"/> Motorrad/ Moped/ Moped/ Roller	<input type="checkbox"/> Zug/ Regio S-Bahn

36. Wie beurteilen Ihre Besucher die Verkehrssituation in Vauban?

Besucher, die...	finden die Situation ...	sehr gut	gut	teils gut	schlecht	sehr schlecht
zu Fuß kommen...		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mit dem Fahrrad kommen...		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mit dem Auto kommen...		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mit dem Bus kommen...		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

37. Wie reagieren Ihre Besucher auf das neue Verkehrskonzept „steilplatz-/ autofreies Wohnen“ im Stadtteil?

positiv eher positiv eher negativ negativ weiß nicht

38. Wo wohnen Sie in Vauban?

im steilplatzfreien Gebiet → weiter Frage 39

im konventionellen Gebiet, Parken am Haus/ Tiefgaragen erlaubt (Marie-Curie, Walter-Gropius) → weiter Frage 40

SUSI

39. Für welche Wohnform hat sich Ihr Haushalt entschieden?

Für Wohnen ohne Auto (autofreies Wohnen) → weiter Frage 41

mit Auto (Stellplatz in Garage) → weiter Frage 55

40. Wie wohnt Ihr Haushalt in Vauban?

ohne Auto → weiter Frage 41

mit Auto → Ende Fragebogen erreicht. Herzlichen Dank für Ihre Mitarbeit! Wenn Sie Anmerkungen zum Thema oder Fragebogen haben, nutzen Sie die dafür vorgesehenen Zeilen der Seiten weiter.

AUTOFREIES WOHNEN

41. Haben Sie schon mal einen Pkw besessen oder regelmäßig zur eigenen Verfügung gehabt?
 ja → weiter Frage 42 nein → weiter Frage 44

42. Wann haben Sie den Pkw abgeschlossen bzw. stand Ihnen der Pkw nicht mehr zur Verfügung?
 mit Einzug im Vauban
 innerhalb der letzten 5 Jahre
 vor 5 bis 10 Jahren
 vor mehr als 10 Jahren

43. Warum haben Sie den Pkw abgeschlossen?
 Kreuzen Sie bitte alle zutreffenden Antwortvorgaben an.

- Der Pkw wurde selten genutzt.
- Der Kauf eines Stellplatzes in Vauban war mir/uns zu teuer.
- Der Pkw wurde wegen der hohen Unterhaltskosten abgeschlossen.
- Veränderungen im Lebensalltag haben den Pkw überflüssig gemacht.
- Der Pkw musste an die Person, die ihn zur regelmäßigen Verfügung gestellt hat, zurückgegeben werden.
- Der Pkw wurde bei Eintritt in eine Car-Sharing-Organisation/ private Autogemeinschaft abgeschlossen.
- Die Abschaffung war ökologisch motiviert.
- Der Pkw wurde aus Altersgründen abgeschlossen und danach kein neuer mehr angeschafft.
- Sonstiges

44. Haben Sie Regelungen/ Absprachen getroffen, um auch ohne eigenen Pkw bei Bedarf auf einen Pkw zugreifen zu können?
 ja → weiter Frage 45 nein → weiter Frage 46

45. Welche der folgenden Möglichkeiten, einen Pkw zu nutzen, stehen Ihnen zur Verfügung?
 Bitte alles Zutreffende ankreuzen.

- Offizielle Car-Sharing-Organisation
- Privat organisierte Autogemeinschaft
- Auto von Freunden/ Verwandten
- Dienstwagen
- Sonstiges.....

46. Wie häufig nutzen Sie einen Pkw?

- mehrmals pro Woche
- etwa einmal pro Woche
- etwa zwei- bis dreimal im Monat
- etwa einmal im Monat
- höchstens ein paar mal im Jahr
- gar nicht → weiter Frage 48

47. Wenn Sie ein Auto nutzen, wofür benötigen Sie es am häufigsten?
 Mehrfachnennungen möglich

- Transport von größeren Gegenständen
- Einkauf von Lebensmitteln/ Wochenendeinkauf
- Transport von Getränkekisten
- um zur Arbeit zu fahren
- Ausflüge/ Freizeitfahrten
- Kurzurlaub/ Urlaub
- Sonstiges.....

48. Meinen Alltag ohne eigenen Pkw zu organisieren fällt mir...

- sehr leicht leicht teils teils schwer sehr schwer

49. Gibt es Situationen, in denen Sie ein eigenes Fahrzeug vermissen?

- ja → weiter Frage 50 nein → weiter Frage 52

50. In welchen Situationen vermissen Sie ein Fahrzeug?
 Bitte alles Zutreffende ankreuzen.

- spontan irgendwohin fahren
- für Ausflüge/ Kurzreisen/ Urlaub
- wenn Kinder dabei sind
- bei schlechtem Wetter
- bei Transport/ beim Einkaufen
- Sonstiges.....

51. Wie oft kommen Situationen vor, in denen Sie ein eigenes Fahrzeug vermissen?
 sehr oft oft manchmal selten nie

52. Wie zufrieden sind Sie mit der Möglichkeit, Ihre Freizeit ohne eigenen Pkw zu gestalten?
 sehr zufrieden zufrieden teils teils unzufrieden sehr unzufrieden

53. Wie zufrieden sind Sie mit der Möglichkeit, den Besuch von Freunden und Verwandten ohne eigenen Pkw zu gestalten/organisieren?
 sehr zufrieden zufrieden teils teils unzufrieden sehr unzufrieden

54. Denken Sie über den Kauf eines Autos nach?
 Bitte nur ein Kästchen ankreuzen.
 Ja, die Anschaffung eines Autos ist geplant.
 Ja, ich denke darüber nach, aber es ist nichts konkretes geplant.
 Nein, ich kann/ möchte die hohen Stellplatzkosten nicht finanzieren.
 Nein, ich möchte weiterhin ohne Auto bleiben, unabhängig von der Höhe der Stellplatzkosten.

Haben Sie Anmerkungen zum Thema oder zum Fragebogen?

Vielen herzlichen Dank für Ihre Mitarbeit!

STELLPLATZFREIES WOHNEN

55. Wie zufrieden sind Sie mit dem stellplatzfreien Konzept im Vauban?
 sehr zufrieden zufrieden teils teils unzufrieden sehr unzufrieden

56. Fahren Sie für das Be- und Entladen Ihres Pkw vor Ihr Haus?
 meistens oft manchmal selten nie

57. Welche der folgenden Aussagen trifft auf Sie zu?
 Gegenstände, die ich von Hand tragen kann, transportiere ich von der Garage nach Hause. Ich fahre dafür nicht ins Quartier. trifft voll zu trifft eher zu trifft nicht zu trifft nicht zu
 Wenn ich Mitfahrer dabei habe, setze ich sie zu Hause ab, bevor ich in die Garage fahre. trifft voll zu trifft eher zu trifft nicht zu trifft nicht zu
 Ich fahre nur bei großen Gegenständen, die ich nicht alleine transportieren kann, vor das Haus. trifft voll zu trifft eher zu trifft nicht zu trifft nicht zu
 Für das Ausladen des Wochenendeinkaufs fahre ich ins Quartier/ vor das Haus. trifft voll zu trifft eher zu trifft nicht zu trifft nicht zu

58. Gesezt den Fall, es gäbe Transporthilfen, um den Transport von Gegenständen/ Einkäufen zwischen der Quartiersgarage und Ihrem Zuhause zu erleichtern; Glauben Sie, dass Sie die Transporthilfen für das Be- und Entladen Ihres Pkw nutzen würden?
 Ich glaube, ich würde die Transporthilfen...
 immer nutzen
 ab und zu nutzen.
 selten/ nie nutzen.

59. Fällt es Ihnen schwer, den Pkw in der Quartiersgarage abzustellen und nicht direkt am Haus parken zu können?
 häufig manchmal selten nie
 → weiter Frage 60
 → weiter Frage 61

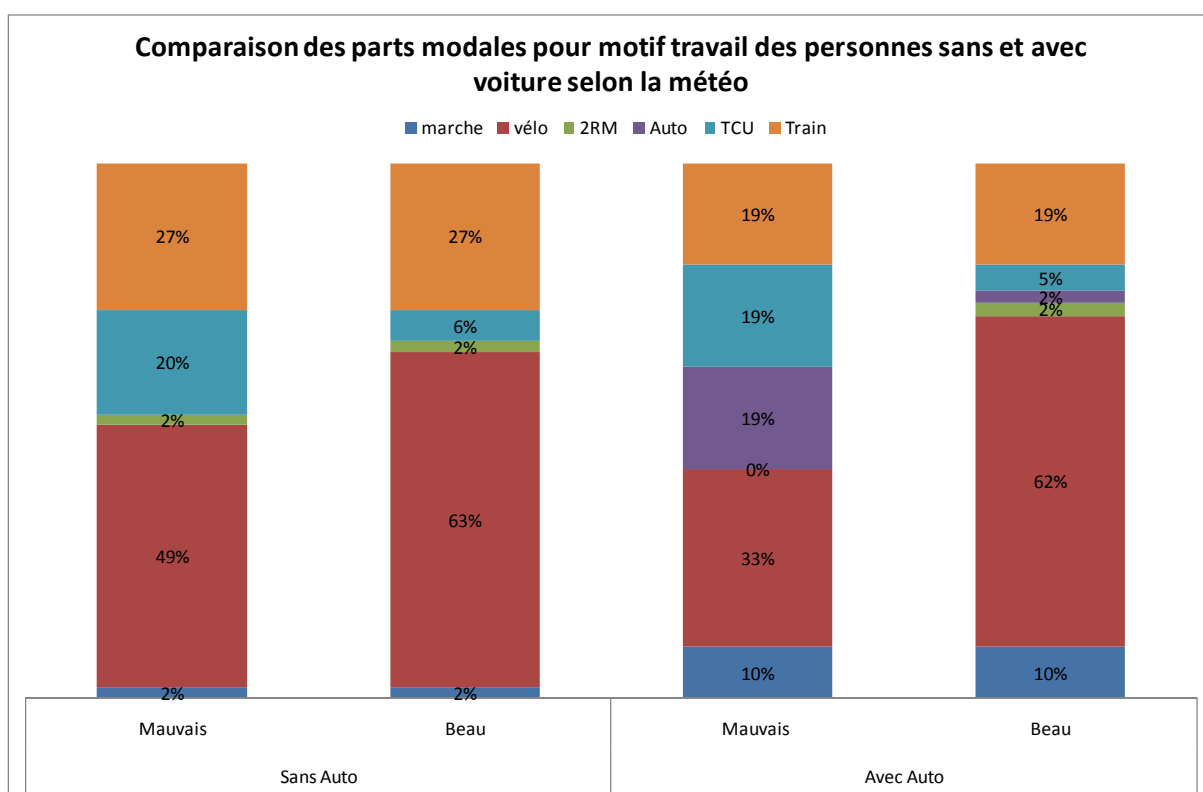
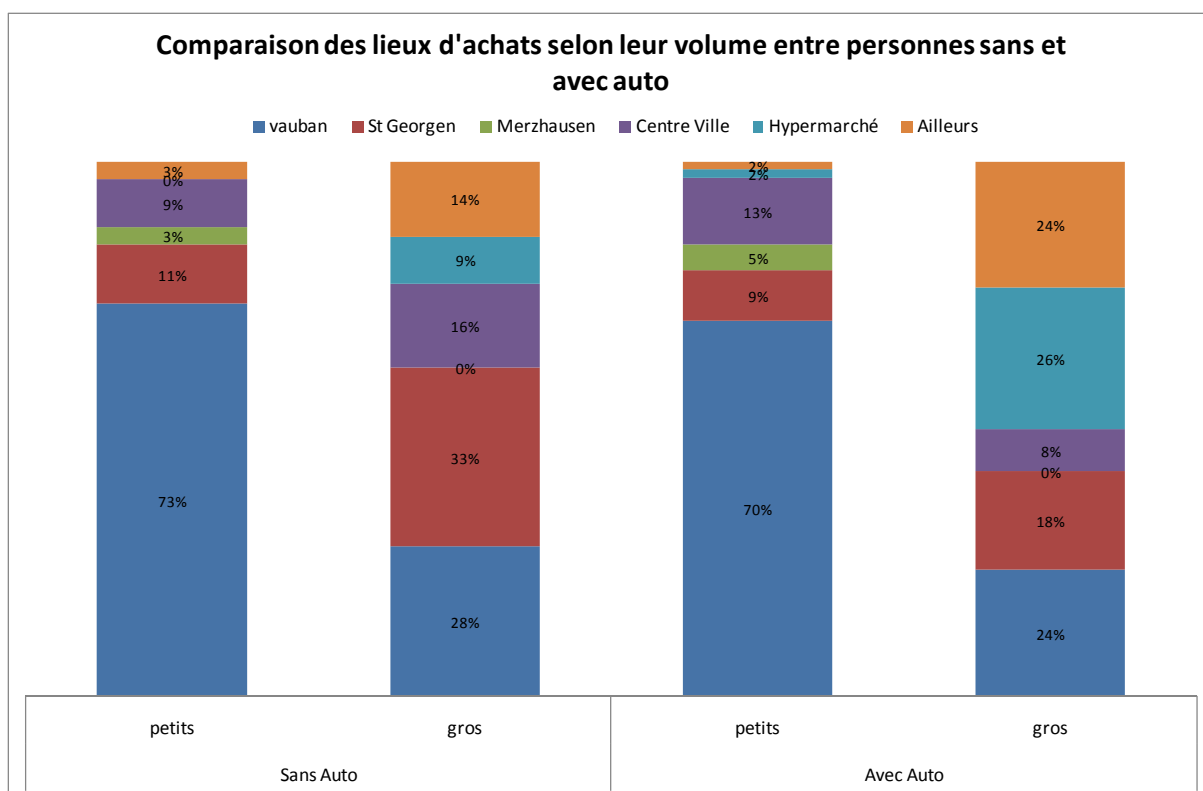
60. Geben Sie bitte Gründe an, warum Ihnen das Abstellen des Pkw in der Quartiersgarage schwer fällt?

<p>61. Kommt es vor, dass Sie den Pkw mehr als 1 Stunde im Quartier (Wohnstraße, Vaubannallee) stehen lassen?</p> <p><input type="checkbox"/> sehr oft <input type="checkbox"/> oft <input type="checkbox"/> manchmal <input type="checkbox"/> selten <input type="checkbox"/> nie</p>
<p>62. Sind Sie Eigentümer oder Mieter Ihres Zuhauses?</p> <p><input type="checkbox"/> Eigentümer <input type="checkbox"/> Mitglied einer Genossenschaft <input type="checkbox"/> Mieter</p> <p style="text-align: right;">→ <i>welter Frage 63</i></p> <p style="text-align: right;">→ <i>Ende Fragebogen erreicht.</i> <i>Herzlichen Dank für Ihre Mitarbeit!</i></p>
<p>63. War autofreies Wohnen eine Alternative für Sie?</p> <p><input type="checkbox"/> Ja, wir haben uns am Ende aber doch für einen Stellplatz entschieden.</p> <p><input type="checkbox"/> Wir haben zwar mal darüber nachgedacht, es war aber nicht wirklich eine Alternative für uns.</p> <p><input type="checkbox"/> Nein, autofreies Wohnen kam für uns nicht in Frage.</p>
<p>64. Können Sie sich vorstellen, dass Sie später keinen eigenen Pkw mehr benötigen und ihn abschaffen?</p> <p><input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> weiß nicht</p> <p style="text-align: right;">→ <i>welter Frage 65</i></p> <p style="text-align: right;">→ <i>Ende Fragebogen erreicht.</i> <i>Herzlichen Dank für Ihre Mitarbeit!</i></p>
<p>65. Würden Sie bei der Abschaffung Ihres Pkw den Stellplatz gerne verkaufen?</p> <p><input type="checkbox"/> Ja, ich würde den Stellplatz gerne verkaufen und mich autofreiem Wohnen anschließen.</p> <p><input type="checkbox"/> Nein, ich würde den Stellplatz lieber behalten und gegebenenfalls vermieten.</p> <p><input type="checkbox"/> Weiß ich nicht.</p>

Haben Sie Anmerkungen zum Thema oder zum Fragebogen?

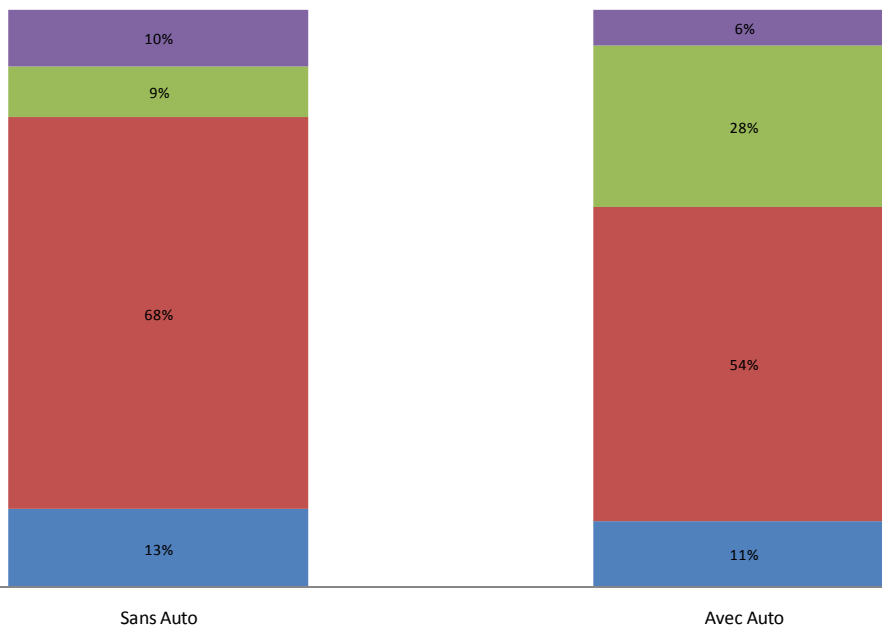
Vielen herzlichen Dank für Ihre Mitarbeit!

42. Sélection de graphiques issus de l'exploitation des questionnaires



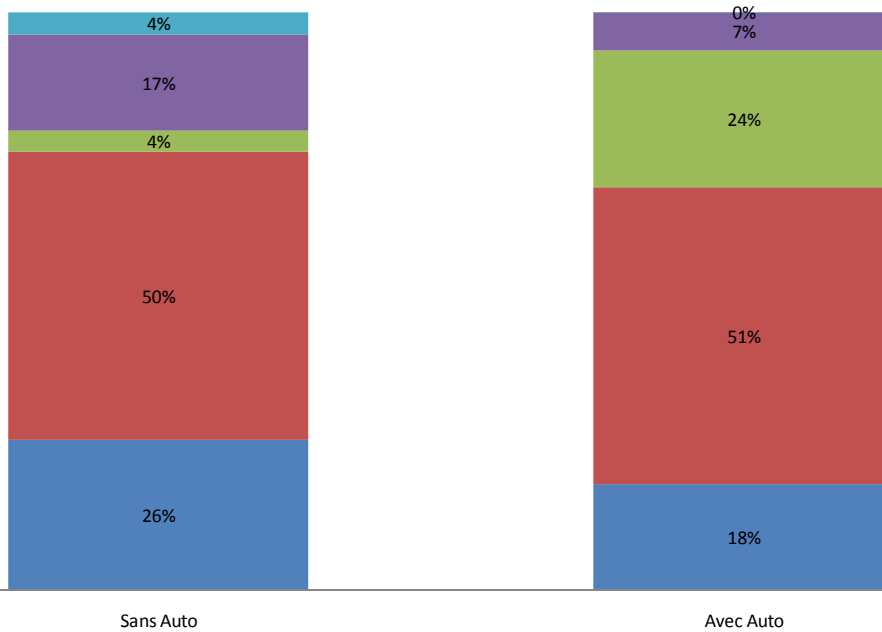
Comparaison des parts modales pour motif achat des personnes sans et avec voiture

■ Marche ■ Vélo ■ Auto ■ TCU

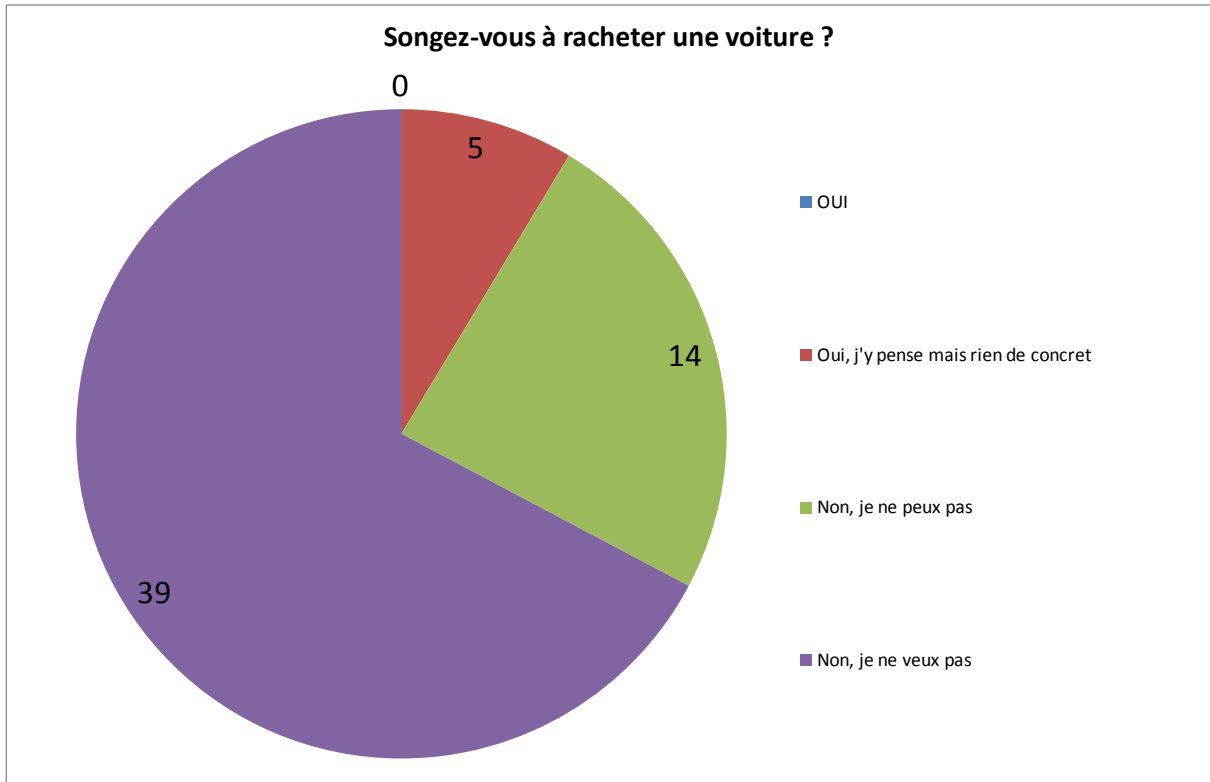
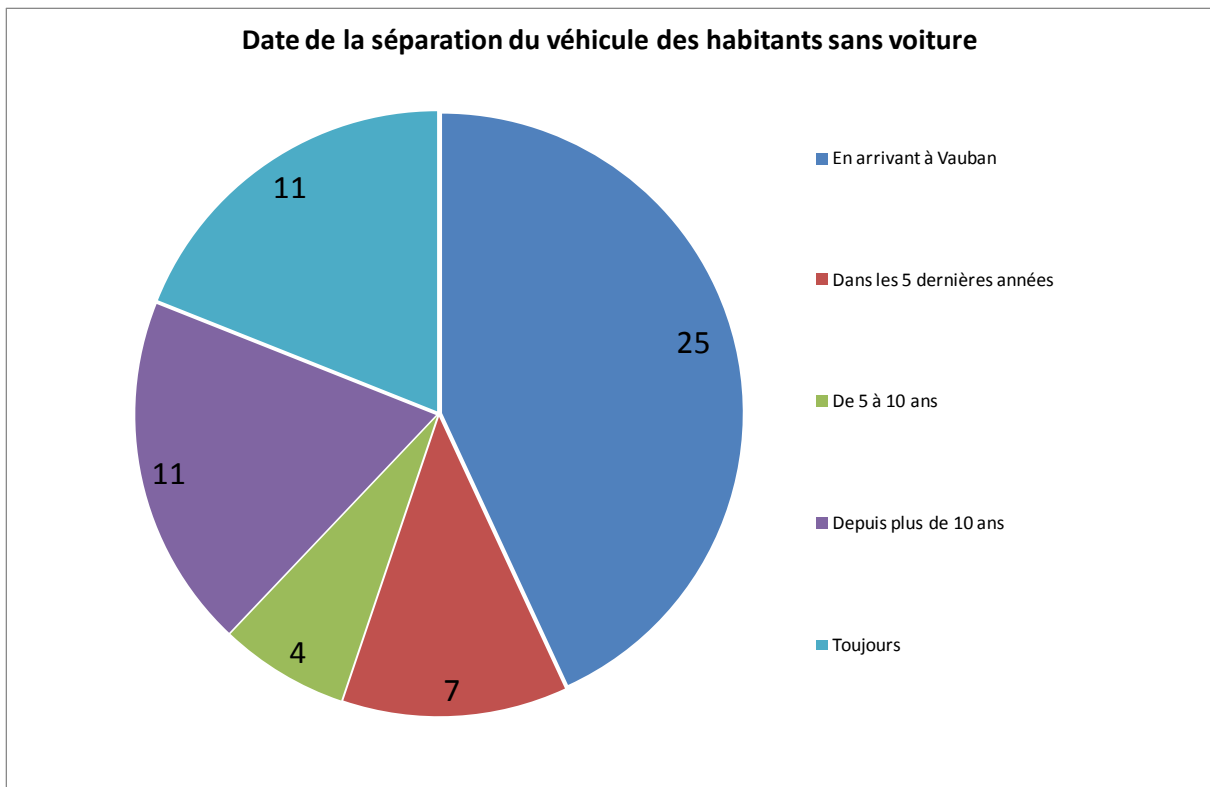


Comparaison des parts modales pour motif loisir des personnes sans et avec voiture

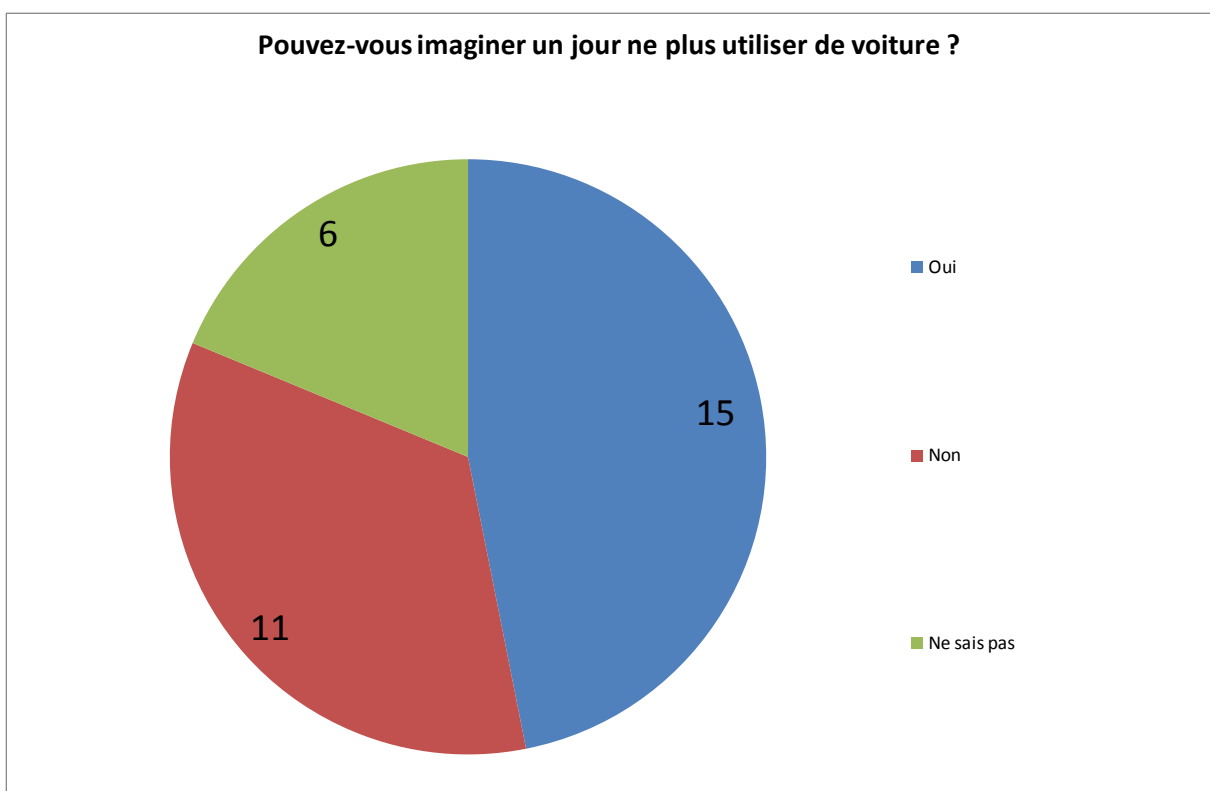
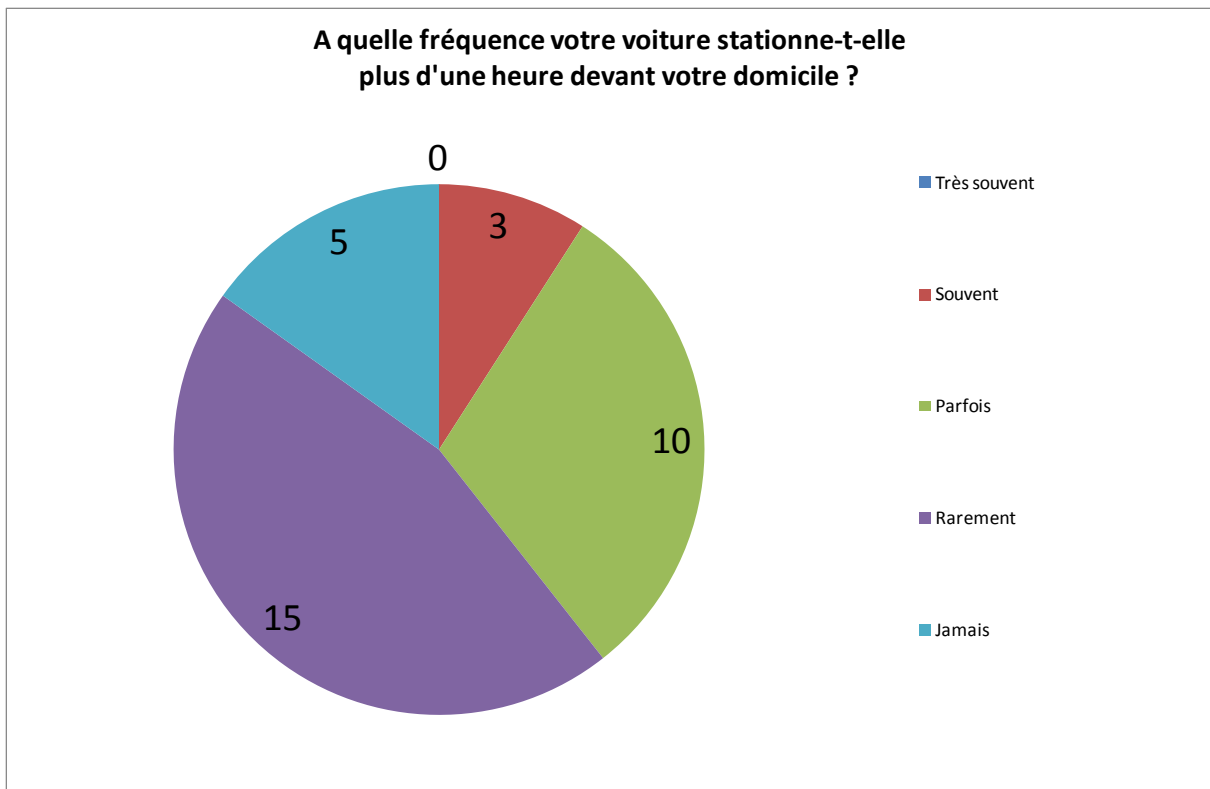
■ Marche ■ Vélo ■ Auto ■ TCU ■ Train



Questions posées aux habitants sans voiture



Questions posées aux habitants avec voiture



L'ATTACHEMENT AUTOMOBILE MIS A L'EPREUVE

Étude des dispositifs de détachement et de recomposition des mobilités

Résumé : Qu'est-ce qui nous attache à l'automobile ? Comment fait-on pour s'en détacher ? Pour répondre à ces deux interrogations, cette thèse analyse une pluralité de dispositifs en action : une campagne de promotion du bus, un péage urbain controversé, des couloirs de bus, une ZAC aux surfaces de stationnement réduites, un réseau de bus gratuit, des enquêtes de mobilité, un système billettique, un écoquartier... C'est en observant leur action que nous voyons apparaître un à un les fils qui composent le nœud de l'attachement automobile mais aussi comment un voyageur pluriel s'en trouve recomposé dans de nouveaux réseaux d'attachements.

Mots clés : mobilités – étude de cas – éthique du voyageur – modification du comportement – écologie urbaine – politique publique

AUTOMOBILE ATTACHMENT TESTED

Study of devices to detach motorists and to recompose mobilities

Abstract : What attaches us to the automobile? How can we turn our backs on it? To answer these two questions, this thesis analyzes a range of devices in action : a campaign to promote buses, a controversial congestion charge scheme, bus lanes, an urban development zone with reduced surfaces of car parks, a totally free bus network, surveys about mobility, a smart card system, an ecodistrict... While observing their action, the threads which composes the knot of the automobile attachment appear to us one by one, as well as the way a plural traveler is recomposed in new networks of attachments.

Keywords : mobilities – case study – traveler ethic – behavioural change – urban ecology – public policy

Discipline : SOCIOLOGIE

Laboratoire d'Anthropologie et de Sociologie (EA 2241)

Université Rennes 2, Place du recteur Henri Le Moal

CS 24307 35043 Rennes Cedex - France