

## COLLOQUE DU 15 NOVEMBRE 2016



# QUELLE PLACE & QUELS USAGES

## POUR LA VOITURE EN ÎLE-DE-FRANCE ? POUR UN FUTUR PARTAGÉ ET RESPONSABLE

Salle pleine et plateaux bien garnis, FNE Ile-de-France a fait fort pour le colloque sur l'avenir de la voiture dans la première région de France, qu'elle a organisé le 15 novembre à la Maison de la RATP à Paris.

Car en général, parler d'auto chez les environnementalistes, c'est un peu comme hurler « j'aime les OGM au petit-déjeuner ».

Un non-sens. L'auto, c'est mal.

Courageux, donc, d'autant que même si certains sont restés les pieds dans leurs chapelles, ils en ont laissé les portes ouvertes. Et les nouvelles mobilités, auto comprise, en ont pris une teinte bien agréable.



### > TABLE RONDE 1

## QUAND LA FRANCILIENNE CAUSERA AVEC LE PARKING

Une teinte couleur électronique. Les participants à la première table ronde, consacrée aux conditions de la cohabitation de la voiture en ville, ont dans un bel ensemble dessiné le portrait d'une agglomération qui tiendra l'automobiliste en laisse.

Une laisse électronique, pudiquement dénommée « connexion », mais une laisse quand même : selon les représentants de Colas, Indigo (ex Vinci Park) et Sanef, afin de gérer au mieux le trafic sur un réseau qui n'est plus étirable, tant le foncier est rare en Île-de-France, les parkings, places de stationnement, péages, caméras, feux rouges et les chaussées elles-mêmes permettront demain d'informer au mieux l'automobiliste sur son temps de parcours et les meilleurs itinéraires possible.

La dépenalisation du stationnement, c'est-à-dire la décentralisation de sa gestion aux collectivités, à même maintenant d'en fixer le montant et les amendes, est une aubaine : beaucoup plus cher, le stationnement demain remettra sur la voirie plus de véhicules en train de rouler, libérant ainsi plus souvent des places, ce qui laissera aux gestionnaires des réseaux le moyen d'affiner au mieux l'information sur le temps de parcours... jusqu'à l'arrêt.

Et puisque les véhicules savent déjà combien de personnes ils portent, car tous comptent le nombre de ceintures attachées, ils en informeront les gestionnaires afin que ceux-ci, en temps réel, et selon les canons de la fluidité, puissent réserver durant un temps des voies spéciales pour les bons conducteurs, celles et ceux qui ne sont pas seuls dans l'habitacle.



@Jean-François Gilliole

La présidente de FNE Ile-de-France, Dominique DUVAL, remercie Nathalie LEBOUCHER, Directrice Stratégie et innovation à la RATP pour son discours d'ouverture du colloque, ainsi que Chantal JOUANNO, Vice-présidente en charge de l'écologie et du développement durable à la Région Ile-de-France pour son intervention en clôture de cette journée d'échanges.

## &gt; TABLE RONDE 1 (SUITE)

## QUAND LA FRANCILIENNE CAUSERA AVEC LE PARKING

Cela n'empêche pas, cela dit, de s'interroger sur l'origine des bouchons, font remarquer **Paul Lecroart** (IAU) et **Gilles Leblanc** (DRIEA).

C'est simple : l'offre crée la demande. Pourquoi s'embêter à réfléchir quand la voiture est devant la maison, et que l'autoroute n'est pas loin ? Une bonne partie du trafic francilien répond en réalité à un effet d'aubaine (il y a une route, je la prends, même si je peux faire autrement) ou à un effet de contournement (le centre-ville est devenu zone 30, je l'évite donc et je prends la bretelle d'accès plus loin).

Conclusion : quand on embête l'automobiliste à un endroit, celui-ci s'évapore plus loin, ou bien laisse sa voiture au garage, son besoin s'évaporant subitement au calcul des désagréments qu'il va maintenant rencontrer. « Et c'est très bien, car il y a corrélation entre faible usage de l'auto et prospérité économique des villes. Voilà pourquoi il faut ouvrir la voirie à d'autres usages » estime **Paul Lecroart**. Et augmenter le prix du stationnement, ou diminuer le prix du péage pour les automobilistes vertueux.

Les nouveaux usages sont d'ailleurs en croissance, mesure **Léa Marzloff**, du cabinet Chronos, comme le covoiturage ou le VTC, mais « ils restent concentrés dans le cœur des grandes aires urbaines. Ailleurs, même les transports collectifs reculent au profit de l'usage de l'auto ». La voiture a encore de beaux jours devant elle parce qu'elle a objectivement plus d'avantages que d'inconvénients dans la France périphérique.



## &gt; TABLE RONDE 2

## L'ESSENCE, NOUVELLE VICTIME DE LA MÉDECINE



Et pourtant, des inconvénients, elle en a au pot ! **Gilles Dixsaut**, pneumologue, a remis le moteur à combustion interne à sa place. « On parle du diesel, mais le moteur à essence à injection directe, c'est bien pire ».

Pour une raison simple : en réduisant le volume des microparticules, les filtres en ont surtout divisé la taille, et donc augmenté la surface totale des particules en contact avec la surface des poumons. Et puisque le nombre total de particules autorisé par la norme Euro 6 est, pour les véhicules essence, dix fois supérieur à celui des diesels, le moteur essence à injection directe s'avère plus toxique que le diesel.

En définitive, tout le monde s'est trompé : « la concentration massique des particules, qui nourrit les normes, n'est pas le bon marqueur, car on peut diviser par 100 cette concentration, si on divise par là même le diamètre des particules par 10, la réactivité globale est inchangée et l'interaction avec les pollens est multipliée par 10 ». Avis au législateur européen, la norme Euro devrait tenir compte de la taille...

« Le sujet est difficile pour nous, car il est anxiogène, comment donc communiquer dessus ? », s'interroge **Frédéric Bouvier**, d'Airparif. « On essaie d'accompagner le public en essayant d'être dans une démarche de « positivité », qui valorise les comportements offrant des gains personnels, tout en l'aidant avec une application simple comme Airparif Itiner'AIR ».

Avec elle, avant d'aller promener le bébé, vous saurez en temps réel les niveaux de pollution auxquels vous devrez vous attendre. Pas gai, mais sans doute nécessaire pour obtenir l'adhésion de l'électeur-consommateur aux politiques publiques de qualité de l'air. Lesquelles ont avec le système de simulation Aircity, présenté par **Jacques Moussafir**, de la société Aria Technologies, une méthode étonnamment précise (à l'échelle du mètre et en 3D animé) pour représenter et prévoir la pollution dans les rues. Un outil qu'on imagine parfait pour l'Assurance-maladie et les gestionnaires de réseaux qui imaginent déjà pouvoir l'associer un jour aux informations de stationnement, de trafic etc. pour mieux piloter encore la circulation.

Ne restera plus alors qu'à intégrer le bruit, première cause de stress pour les Français, pathogène pour un Francilien sur cinq. « Ce qui est le plus gênant, ce n'est pas la circulation habituelle, mais les pics de bruit. Le pire c'est la sirène, le klaxon, les survols d'avion... ou les changements de régime moteur à cause des dos-d'âne », précise **Fanny Mietlicki** de Bruitparif. « Il faut combiner les solutions, c'est-à-dire promouvoir le véhicule électrique comme les murs antibruit, les chaussées antibruit comme l'éducation des chauffeurs de nuit, les zones 30 et l'échappement des scooters ». Le scooter, impensé de la mobilité, car étrangement, personne ne pointe jamais sa pollution sonore et physicochimique.



## > TABLE RONDE 3 DU RÉSEAU ET DU GAZ

Certes, **Jean Gaber** du Cerema a quelques solutions en tests comme des graminées en bac qui métabolisent particules et oxydes d'azote pour peu qu'on les place dans des gaines d'extraction d'air.

Certes Airparif prône un éloignement des pistes cyclables et... des trottoirs de la chaussée. De plusieurs mètres ! Car plus on est loin, moins nos poumons brassent de l'air mauvais. Certes, mais où trouver la place ?

Qu'en pensent les ingénieurs ?

Chez eux, c'est le tout-électrique qui se profile, promu d'ailleurs par une société tout entière fascinée par l'électron. Il a pour lui une idée de propreté et de silence très excitante.

Pour l'Avere, par la bouche de **Marie Castelli**, l'affaire est entendue : « *Demain, l'hybride et le rechargeable constitueront la moitié de la part de marché des véhicules en France* ». Ce qui signifie que le reste du parc sera ouvert à d'autres formes d'énergie...

« *En fait, un véhicule, une énergie, pour un usage* ». Voilà qui réjouit **Olivier Dusart**, de GRDF, qui se sentait bien seul dans cette assemblée d'électriciens. « *Le GNV (gaz naturel pour véhicules, comprimé), est pertinent au-delà de 3,5 t et pour des déplacements interurbains jusqu'à 300 km* », et en plus, il est plus propre : pas de microparticules, moins d'oxydes d'azote, moins de carbone. « *Voire, quasiment plus dès lors qu'on s'alimente sur du méthane fourni par des déchets organiques* ». Les professionnels du transport et de la logistique ne s'y sont pas trompés, eux qui investissent massivement sur le GNV. Et le GNL (gaz naturel liquéfié) pour les distances plus importantes. Et qui commencent à livrer en ville au gaz, mais aussi à l'hybride, voire à l'électrique. « *Le problème, c'est toujours pareil, c'est le manque de stations de compression. Ça se développe, mais c'est lent : on a une quarantaine de stations en France* ». Rappelons qu'il y a un million de voitures à gaz en Italie, alimentées par un millier de stations.

« *C'est l'illustration du paradoxe de l'œuf et de la poule auquel nous aussi nous sommes confrontés* », complète **Pascal Mauberger**, de l'Afhyac, dans un panégyrique du dihydrogène qui fait peu de part au doute. Si tant est qu'il soit produit de façon écologique, c'est-à-dire par électrolyse, grâce à des électrons générés par des moyens renouvelables, H2 porte effectivement toutes les vertus. Mais l'électrolyse est encore peu développée. « *En fait, il faut envisager l'hydrogène emprisonné dans les piles à combustible* », rechargeables en trois minutes dans des stations comme celle, inaugurée récemment, de Sarreguemines. 500 km d'autonomie. « *Notre objectif est de 600 stations pour 800 000 véhicules d'ici 2030.* »

Tous connectés, évidemment, car tel semble être l'avenir de l'automobile. « *On y est déjà un peu, avec les limiteurs de vitesse et le GPS, et on y arrivera d'abord par des systèmes de navettes, qui feront toujours le même parcours* », estime **Frédéric Mathis**, de l'institut de recherche Vedecom. L'homme sera toujours capable de débrayer le système pour reprendre la main, le reste du temps il sera dans sa voiture comme dans son bureau, sa maison « *ou fera de son véhicule un usage que l'on ne peut encore imaginer* ».

Quant à l'attirance mêlée de peur (qui préservera-t-elle, le conducteur, ou le piéton ?) que les Français développent déjà pour la voiture autonome, elle le fait sourire : « *Puisqu'il y a cette interrogation, on fera en sorte que le véhicule autonome ne se retrouve pas dans des situations impossibles à gérer, raison pour laquelle il roulera moins*

*vite pour mieux anticiper.* » Et sera de la sorte parfaitement pilotable par les gestionnaires du trafic routier.

Reste à faire en sorte que le réseau de distribution d'électricité tienne le coup. « *C'est un vrai changement : on est en train de passer de la haute tension vers le client final, schéma historique, à un réseau intermittent parsemé de boucles locales* ».

Un réseau plein de microproducteurs, désormais autorisés à consommer une partie de ce qu'ils produisent par le vent et le soleil, qui créent autant de chutes ou de hausses de tension sur le maillage national. Pas simple à gérer.

Ce le sera encore moins à mesure que les prises de recharge pour véhicules se multiplieront. Sept millions pourraient apparaître d'ici 2030. Pas toutes en recharge rapide, tant s'en faut, car celles-ci coûtent une fortune et sont susceptibles de créer des coups de pompe sur le réseau. « *En fait, demain, on branchera son véhicule, et il arrivera ce qui arrivera selon l'état du réseau. Des algorithmes piloteront la recharge en temps réel, aussi bien que la décharge si le réseau en a besoin* ».

La fluidité des électrons comme la fluidité des autos, même combat. Un combat d'usage, in fine. « *On pense qu'il y aura un PSA qui fabrique des autos, et d'autres PSA qui fourniront des services de mobilité* », voilà le tableau surprenant dressé par **Grégoire Olivier**, de PSA.

« *On vend de moins en moins de véhicules neufs, alors on s'adapte* ». En proposant sa nouvelle marque Free2move aux services de mobilité. PSA annonce une application qui permettra, à tout moment, sur une carte, de voir toutes les disponibilités autour de soi - autopartage, loueurs, concessionnaires PSA et flottes d'entreprise, et, plus tard, des navettes autonomes.

Un géant industriel qui veut devenir un fournisseur de mobilités, c'est à cela qu'on mesure la marche du monde.





## > TABLE RONDE 4 PILOTER LE TEMPS

Les usages, parlons-en, en guise de conclusion.

La dernière table ronde de cette journée les a abordés sous l'aspect de l'indispensable partage du territoire. Entre SNCF Réseau, SNCF Transilien, RATP bus, l'association Paris en Selle et l'AUT Ile-de-France (FNAUT), chacun tire la voirie à lui, sous le regard amusé du bureau de recherches 6t.

Le vélo s'estime pertinent partout, y compris en zones rurales et en famille. Il réclame en gares des parkings dignes de ce nom, que lui propose SNCF Transilien sous la forme de ces Véligo, dont la petite taille et les conditions d'utilisation ne semblent pas convenir à grand monde. Le tout-vélo réclame aussi de larges couloirs sur lesquels circuler, sans se faire serrer de près par les bus.

La RATP lui répond que la chaussée n'est pas extensible et que les machinistes font ce qu'ils peuvent, eu égard au stress qui est leur quotidien. Les voitures garées, les « prioritaires » qui n'en sont pas, les taxis qui se fichent des autres, les véhicules de livraison, les scooters, tout le monde s'estime indispensable sur les voies réservées. Si rien ne change, les bus nouveaux, aux trois quarts électriques, les autres, au GNV, aucun à l'hydrogène, rouleront toujours moins vite. Mais ils se traîneront en silence.

Et ce, au sein d'un réseau toujours aussi saturé si l'on n'investit pas dans des RER... connectés. Eux aussi. Ils seront semi-automatiques, de façon à mieux gérer les inévitables microretards (les portes bloquées) et personnes sur la voie, qui déclenchent par effet domino de grandes attentes sur les quais. Investir également dans de vrais dépose-minute devant les gares de banlieue pour en finir avec les stationnements en double file qui ralentissent les bus.

Investir dans le développement du télétravail et celui des bureaux partagés pour que cadres et indépendants soient à même de travailler en attendant le prochain RER moins tassé. L'étalement du temps comme le réseau électrique étalera la recharge, demain.

Le temps. Le rendre utile, de façon à ce qu'il ne soit plus vécu comme une perte. Mais ce qui est vrai dans le train pourra-t-il être dans les RER et les métros ?

Dans une voiture connectée sans doute. Le ras-le-bol de la congestion pourrait donc bien renvoyer les citoyens dans leurs futures autos... qu'ils auront du mal à garer vu la gestion à venir du stationnement.

À moins qu'elles ne soient largement partagées.

L'avenir des transports publics pourrait donc être la voiture plus ou moins individuelle, à gaz ou électrique, intégrée dans un système global de transports. La logique de la logistique.

Une politique des usages et non de la demande. Qui devrait faire la part belle à l'expérimentation des petites sociétés plutôt qu'aux énormes investissements narcissiques et jamais évalués.

Dossier réalisé par **Frédéric DENHEZ**  
Journaliste à France Inter

Organisateur du colloque



**Yann EPSTEIN**  
Responsable de la Communication  
de FNE Ile-de-France

