

COLLECTIVITÉS



FORUMECO

CLUB FORUMECO

Quelle voiture, et pour quoi

Dîner-débat. À quoi ressemblera la voiture de demain? Quelle sera sa place dans les villes et les campagnes? *Le Journal du palais* a organisé un dîner-débat sur le sujet avec une douzaine d'acteurs bourguignons du monde de l'automobile, et plus largement de la mobilité.

TEXTES : PATRICE BOUILLOT
PHOTOS : STEPHANE BOURDIER

Entre le «tout-voiture», qui a guidé les politiques d'aménagement du territoire des années 1960 à 1980, au «zéro bagnole», tout aussi excessif, où faut-il placer le curseur? Quelle place pour la voiture dans la société du XXI^e siècle? Et d'ailleurs, quelle voiture pour demain? Sur ces questions, les invités du dîner-débat organisé par *Le Journal du palais* à l'hôtel Mercure Clemenceau de Dijon ont apporté leur éclairage, le temps d'une soirée. Tous s'accordent sur un point: on ne peut plus se permettre de traiter la voiture comme «avant». «*Tout simplement parce qu'il n'y a plus la place*, résume Roland Ribí, urbaniste, dirigeant de l'agence RR&A basée à Genève et à Strasbourg et qui travaille actuellement sur l'intégration du tramway au centre-ville de Dijon. *On n'avait pas imaginé une telle popularisation de la voiture. Les impacts sur l'environnement peuvent être résolus avec une voiture propre. Mais la question de l'espace occupé par la voiture dans des villes historiques qui n'ont pas été conçues pour elle restera entière.*» André Larceneux, professeur de géographie à l'université de Bourgogne, confirme: «*La voiture a façonné nos territoires. Elle a autorisé l'expansion des villes. Résultat: 30% des Français font aujourd'hui plus de 20 kilomètres par jour pour aller travailler. Aux États-Unis plus encore qu'en France, la population est dépendante de la voiture.*» Pour autant, «*pas question de faire de la voiture un bouc-émissaire de la pollution, ni de l'opposer aux transports publics*», martèle Pierre-Yves du Fou, président de l'automobile-club de Bourgogne. Renier la voiture conduirait d'ailleurs à faire périr l'économie: 50% de la recherche privée en France est consacrée à la voiture, les



La voiture a façonné notre territoire et notre économie. Mais l'heure est venue de lui accorder moins de place. L'avenir réside dans un mixage des solutions: sans renier la voiture individuelle, il faut envisager d'autres modes de mobilité.

sous-traitants automobiles emploient 15.000 personnes en Bourgogne...

Il n'en reste pas moins que les politiques publiques et les comportements comment à évoluer. Sous l'effet croisé d'une prise de conscience environnementale, d'une politique de sécurité routière plus sévère et plus dissuasive, de la nécessité d'améliorer la qualité de vie par un aménagement urbain plus équilibré et de réduire les coûts que génère la voiture avec la flambée du prix des carburants, le prix des accidents, la taxe carbone à venir – une Clio coûte 5.500 euros par an à un Bourguignon. Pierre-Yves du Fou en convient lui-même: «*On n'a pensé qu'à la voiture pour le déplacement individuel. Or il existe d'autres alternatives à développer: vélo, covoiturage...*» Diver-

sifier les modes de transport, c'est donc l'avenir. Et puis la voiture elle-même va changer. Le véhicule électrique en particulier, bien davantage que la voiture roulant au GPL, au bioéthanol ou à l'hydrogène, concentre tous les regards. Mais «*le véhicule électrique reste urbain aujourd'hui*, précise Jean-Louis Guérin, cogérant de Samui Loisirs, commercialisateur et fabricant de véhicules électriques à Saint-Gengoux-le-National. *L'autonomie des batteries et aussi la question de leur recharge limite le voyage à 150 kilomètres. Pendant ce temps, les vélos électriques, eux, connaissent un développement.*» «*Des collectivités locales et des entreprises s'intéressent aujourd'hui aux véhicules électriques*, ajoute Thierry Brosier, président de l'association

Bourgogne mobilité électrique qui a organisé, à Dijon, ses premières rencontres régionales, le 26 juin. *Le développement des nouveaux véhicules électriques, pour le transport, les livraisons ou l'entretien des espaces publics, contribue à faire émerger de nouvelles marques, de nouveaux objets, de nouveaux usages.*» Mais, se voulant réaliste, Bernard Guyot, président du centre national des professionnels de l'automobile (CNPA) de Côte-d'Or estime que seul le levier financier fera évoluer les comportements: «*Les processus seront longs, dans un parc dont l'âge moyen atteint 8,5 ans. Le client n'est pas encore prêt à payer 10.000 euros de plus pour une voiture "propre". Mais on a observé que la mise en place de la nouvelle taxe l'été dernier a provoqué une évolution du marché en faveur des voitures "bonusées"*».

UN « MIX » DE SOLUTIONS

Quels que soient les progrès technologiques, l'avenir sera au «mix» des solutions. «*La voiture reste pertinente pour certains usages*, analyse Roland Ribí. *Mais l'urbanisation et la densification permettent d'en limiter l'usage. Et quand une offre alternative existe, elle marche.*» «*Des études réalisées en 2006 montrent que la motorisation des Français a baissé mais pas leur mobilité*, confirme Jean-Luc Marchal, chargé de mission mobilité au Grand Dijon.

Dans les grandes agglomérations, en particulier à Paris, quand les gens ont le choix, ils laissent leur voiture au garage, voire n'en ont plus. » Transports publics, parkings-relais aux entrées des villes, service de vélo en libre-service, covoiturage, autopartage... Les formules existent, mais leur succès n'est pourtant pas garanti. «*Le covoiturage marche mal*, reconnaît Jean-Claude Laureaux, président de la centrale de covoiturage dijonnaise La Clé de contact. *Il existe une demande pour les grands déplacements. Le public féminin continue d'avoir peur du covoiturage.*» Les habitudes ont la vie dure, admet Aurélien Trioux, chargé de mission mobilité à l'agence régionale de l'environnement (Alterre): «*Le dispositif "J'y vais autrement" que nous venons de mettre en place doit aider à identifier et à faire sauter les freins au changement de comportement.*» Dans ce contexte, les entreprises ont un rôle à jouer: «*Certains collaborateurs n'ont plus les moyens de venir au travail tous les jours quand ils résident loin*, constate Philippe Bonmarchand, délégué au développement durable à La Poste Bourgogne. *Cela ne peut plus laisser l'employeur indifférent. Un dispositif comme le plan de déplacement entreprise doit aider à trouver de nouvelles solutions pour les transports pendulaires, par l'utilisation des transports publics ou du covoiturage.*»

Reste que la réflexion s'avère nettement plus compliquée en secteur rural, où la voiture reste généralement l'unique moyen de déplacement. «*La plateforme mobilité de Châtillon-sur-Seine propose un parc de véhicules permettant aux personnes modestes d'aller au travail ou en formation*, explique sa directrice, Nathalie Cabrespines. *Par ailleurs, un schéma global de mobilité est en cours d'élaboration dans le pays châtillonnais.*» La prise de conscience est là, tangible. Mais pas toujours suivie d'effet dans les décisions politiques, avance Roland Ribí: «*Le schéma de cohérence territoriale (Scot) affiche des ambitions partagées par tous... mais à l'heure de modifier les plans locaux d'urbanisme (Plu), l'enthousiasme est parfois moins visible.*» Toucher à la voiture, c'est délicat dans un pays où, rappelle Philippe Bonmarchand, «*les gens ont l'impression qu'ils ne sont plus chez eux, non pas quand ils ont fermé la porte de leur maison, mais quand ils ont claqué la portière de leur voiture.*»

Du pôle automobile au pôle de «mobilité durable»?

Le pôle automobile Bourgogne pourrait-il, demain, se muer en un pôle de «mobilité durable»? C'est ce que proposent Arnaud Bélorgey et Franck de Cloquement dans un rapport qu'ils viennent de remettre aux décideurs politiques bourguignons. «*Derrière ce changement de nom, il y a l'idée de mieux associer la voiture à la ville. Demain, l'automobile ne sera en effet qu'une des composantes de la mobilité. La prise de conscience environnementale et la crise financière fragilisent un modèle vieux de 100 ans.*» Décidés à «*remettre à plat la filière automobile régionale pour mieux répondre aux enjeux du développement durable*», les deux consultants proposent d'adopter

une attitude plus «proactive» et d'imaginer des solutions nouvelles: «*Le centre régional de mobilité durable (CRMD) devra être un fournisseur d'intelligence, outil opérationnel pour les entreprises, catalyseur de la dynamique régionale*», expliquent-ils. Arnaud Bélorgey est actuellement chargé de mission innovation en mobilité durable au sein de la société Gruau à Laval, après avoir fondé et dirigé la société Madness Design à Dijon, créatrice notamment de la Sequana, le véhicule vitrine du pôle automobile Bourgogne. Quant à Franck de Cloquement, il est directeur du développement de la société Kermeur, spécialiste en intelligence économique.

RETROUVEZ CE DÎNER-DÉBAT
EN VIDÉO SUR INTERNET:
FORUMECO.COM
ET ELITIMAGE.COM

COLLECTIVITÉS

faire, demain ?



Roland Ribí, dirigeant de l'agence RR&A : « Depuis 40 ans, le problème de l'espace consommé par la voiture en ville n'a jamais été pris en compte. Personne n'a anticipé l'explosion de cette motorisation. Les pronostics fait dans les années 1950, puis dans les années 1980 sur l'augmentation du parc automobile dans sont en-deçà de la réalité, de l'ordre de deux à trois fois. »



Pierre-Yves du Fou, président de l'automobile club de Bourgogne : « L'utilisation de la voiture est souvent vécue comme une obligation surtout lorsqu'on habite à plusieurs kilomètres de l'agglomération. La voiture n'est absolument pas à opposer aux transports en commun. »

André Larceneux, professeur de géographie à l'université de Bourgogne :
« Il y a, du point de vue du public, une prise de conscience, pas seulement sur les problèmes liés à la pollution. Aujourd'hui, les gens prennent en compte le coût global du déplacement automobile, qui inclut le temps de transport ou le prix du carburant. »



Thierry Brossier, président de l'association Bourgogne mobilité électrique : « Des collectivités et des entreprises s'intéressent au véhicule électrique. Les premières expériences sont bien réelles : la Billebaude sur le canal de Bourgogne, les minibus de Nevers, les véhicules électriques de la plateforme mobilité de Châtillon-sur-Seine... »



Philippe Bonmarchand, délégué au développement durable à La Poste Bourgogne : « Les employeurs ont un rôle à jouer à l'égard de leurs collaborateurs pour amener une utilisation cohérente de la voiture dans les déplacements professionnels. Ce domaine est aujourd'hui une friche à exploiter. »



Jean-Luc Marchal, chargé de mission mobilité au Grand Dijon : « Des facteurs de fond changent la donne en matière de mobilité : le vieillissement de la population, l'allègement de la durée du travail, la fin du phénomène des "heures de pointe". Les besoins de mobilité augmentent. Quand une offre alternative existe, les gens laissent leur voiture au garage. »



Bernard Guyot, président du conseil national des professionnels de l'automobile (CNPA) de Côte-d'Or : « Il faut faire une différence entre le "tout auto" et le "zéro auto". L'esprit du consommateur n'est plus le même aujourd'hui qu'il l'était auparavant : le prix du carburant, les bonus/malus, la prime à la casse sont autant de facteur qui influent sur la façon de consommer. »



Jean-Louis Guérin, cogérant de Samui Loisirs : « Le développement des solutions électriques pour le transport amène la recherche à travailler sur l'utilisation des énergies renouvelables pour recharger les batteries des voitures demain. »



Arnaud Bélorgey, pilote de projet mobilité durable au sein de la société Gruau à Laval : « Demain, qu'est qui va remplacer l'automobile ? Nous ne le savons pas. Nous ne connaissons aujourd'hui que des alternatives aux véhicules thermiques comme les véhicules électriques, mais il n'existe pas de solution écologique à ce jour. »

Aurélien thioux, chargé de mission mobilité à Alterre (agence régionale de l'environnement) : « Le milieu urbain est plus propice à l'utilisation de moyens de transport alternatifs alors qu'à la campagne, la voiture reste souvent une obligation pour se déplacer. »



Nathalie Cabrespines, directrice de la plateforme mobilité de Châtillon-sur-Seine : « Nous disposons d'un parc de véhicules (10 scooters, un scooter électrique, une mobylette électrique, mais aussi quatre voitures). Nous proposons des solutions face à l'isolement des personnes fragiles, ainsi qu'un accompagnement pour travailler sur la mobilité. Pendant ce temps, l'offre de transport public a progressé : les cars scolaires Transco sont ainsi accessibles à tous. »



Jean-Claude Laureaux, président de la centrale de covoiturage dijonnaise La Clé de contact : « Le covoiturage fonctionne mal en France notamment intra-muros alors que ce système marche bien dans certaines villes des États-Unis comme Boston ou en Californie et dans certains pays européens comme les Pays-Bas. »

Soirée organisée en partenariat avec

