

2049

Comment se déplacera-t-on?

La troisième rencontre "2049" de l'Obs, à Metz le 23 mai, a questionné les formes que prendront les voitures et les transports verts de demain

Par STÉPHANIE CONDIS

Les transports du futur? Sans grande imagination, depuis plus d'un siècle, c'est une voiture volante qui vient à l'esprit quand on les évoque. Elle apparaissait sur des gravures en même temps que l'automobile. Puis dans « Spirou », « Valérien », « Blade Runner »... Marc Bauden, directeur du pôle industriel Trémery-Metz du groupe PSA, le plus gros employeur de

l'est de la France, se souvient, lui, avec nostalgie, de la DS volante du film « Fantômas » dans les années 1960... Dans la réalité, on l'attend toujours. Et sur la scène de l'espace Blida de Metz, où « l'Obs » tenait, jeudi 23 mai, sa troisième conférence « 2049 », consacrée aux déplacements dans trente ans, les experts ont gardé les pieds sur terre. De voiture dans les airs, il n'a quasiment pas été question.

En préambule, une vidéo de Guillaume Pepy, président de la SNCF, pose le débat : « On n'a pas la moindre idée de ce que seront les mobilités en 2049. Se déplacera-t-on plus ou moins qu'aujourd'hui? C'est incertain. Y aura-t-il des taxis volants? Je ne sais pas... »

A quelle fréquence se déplacera-t-on? Ira-t-on plus ou moins loin? Plus ou moins vite? Se déplacera-t-on de façon individuelle ou collective?

Guillaume Pepy est plus affirmatif à propos de l'Hyperloop, ce train, rapide comme un avion, composé de capsules propulsées dans des tunnels pressurisés : « Il existera au moins pour les marchandises en 2049. » Quant aux véhicules électriques, connectés, partagés et/ou autonomes, ils existent déjà, au moins en test. Et nous allons les adopter sans nous poser de questions : Guillaume Devauchelle, le vice-président de Valeo en charge de l'innovation, rappelle que son groupe avait mis au point les moteurs qui s'arrêtent automatiquement pendant les embouteillages ou aux feux rouges au début des années 2000 pour Citroën, et que cette trouvaille s'est facilement généralisée, comme avant elle la direction assistée.

L'automobiliste s'adapte toujours à la nouveauté... Reste à savoir ce qui lui sera proposé! Un net consensus se dégage sur le fait que les mobilités de demain seront davantage vertes : elles utiliseront des énergies qui n'émettront pas de particules fines. A commencer par l'électricité : « C'est une



▼ Un débat sur les véhicules du futur animé par Clément Lacombe de « l'Obs ».



▲ Guillaume Duvauchelle, vice-président de Valeo en charge de l'innovation.

étape en cours et inévitable », souligne Marc Bauden, de PSA. Ensuite, la voiture passera à l'hydrogène. Pour l'instant, dans les deux cas, le vrai défi n'est pas technique, il est économique : il faut que ces véhicules ne soient pas trop chers... « L'hydrogène est encore hors de portée ! » estime Marc Bauden.

La problématique est identique pour les véhicules autonomes, insiste-t-il : « A quel prix pourra-t-on disposer de ces technologies ? Sans doute passera-t-on d'abord par l'étape des robots taxis. » Un avis partagé par Pierre-Eric Perrin, fondateur associé de Mawenzi Partners, cabinet de conseil en stratégie et organisation, admiratif des essais réalisés par Waymo, la division du groupe Google dédiée à la conduite autonome : « A Phoenix en Arizona, ces robots taxis accumulent déjà les heures de test, avec des clients réels, même si la loi les oblige encore à garder un pilote à bord. » Les engins autonomes seront nécessairement connectés à un centre de surveillance : s'ils rencontrent une situation qu'ils ne savent pas traiter, ils feront appel à un opérateur qui prendra la main. Et pour le moment, cela arrive très rarement : « Sur deux millions de kilomètres parcourus en Californie par les véhicules de Waymo, il n'y a eu de demande de reprise en main que tous les 20 000 kilomètres », poursuit Pierre-Eric Perrin.

En France, Navya a créé une navette autonome, pour une quinzaine de passagers, circulant entre 15 et 25 km/h. « C'est la solution du "dernier kilomètre", qui lèvera le frein à l'abandon de la voiture individuelle, assure Etienne Hermite, président de la société. Pour aller d'une gare au bureau, la navette peut être mise en place par une entreprise au profit de ses salariés. » Autre remède à la congestion des routes, le covoiturage



▲ Blida, lieu de création, où s'est déroulée la rencontre de « l'Obs ».

quotidien entre domicile et lieu de travail. C'est la spécialité de l'appli Klaxit, dont David Di Nardo est directeur du développement : « On utilisera ce mode de déplacement comme on se sert des transports en commun aujourd'hui. Et ce sera même mieux puisque le covoiturage peut couvrir des secteurs peu denses et mal desservis. »

La notion de proximité est capitale pour Christophe Gay, codirecteur de l'institut de recherche Forum Vies Mobiles : « Nous avons mené une enquête auprès de 12 000 habitants de six pays et les résultats étaient très homogènes : la moitié des personnes veulent plus de proximité. Et 8 sur 10 veulent ralentir. » Il est donc clair pour lui qu'en 2049 on n'ira pas plus vite... « On revalorisera les mobilités actives, comme la marche et le vélo, pour faire de l'exercice et lutter contre la sédentarité. Nos déplacements journaliers seront très réduits et il y aura des quotas pour rationner la mobilité : ceux qui les dépasseront paieront très cher. Le tourisme sera moins lointain, ou alors il prendra plus de temps en utilisant des transports lents. »

Une vision assez radicale qui a le mérite de se pencher sur la finalité des mobilités. Leurs aspects techniques sont aussi questionnés : finalement, à quoi servira un véhicule autonome ? « A libérer le temps confisqué par la conduite, s'enthousiasme Guillaume Devauchelle. Qu'est-ce qu'on fera dans la voiture de demain ? Rien n'est



▲ Claude Soula de « l'Obs » animait le débat sur les transports alternatifs.

écrit, tout est possible ! Moi qui suis myope, je voudrais bien faire des exercices d'orthoptie, d'autres apprendront le chinois. Chez Valeo, nous imaginons des fonctionnalités hypersegmentées, très individualisées. Les notions de confort et de santé vont prévaloir sur la vitesse. » La réponse au « pour quoi faire ? » est également un défi sociétal, comme a pu l'observer Tom Dubois, chargé de recherche au Forum Vies Mobiles : « Les citoyens sont attentifs à l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite et à celle des territoires, en particulier ruraux ou périurbains. Ils veulent des véhicules autonomes partagés, avec un usage organisé par les pouvoirs publics, à l'image des transports en commun. »

La question de la gouvernance est essentielle pour Anne de Bagnieux, directrice de la stratégie et de la transformation du groupe Transdev : « C'est aux collectivités locales de piloter l'intégration des services qui rassemblent, par exemple, transports publics, auto-partage, vélos, stationnement. Le tout en cohérence avec leur politique environnementale, sociale et économique. » Une organisation territoriale globale à laquelle tient beaucoup Michel Agier, anthropologue de la mobilité : « Je suis moins soucieux de savoir s'il y aura des taxis volants en 2049 que de savoir comment on fera communauté grâce aux mobilités... » ■



EXCLUSIF

Retrouvez l'ensemble des interventions et interviews vidéo sur nouvelobs.com/2049.