



HAL
open science

Quels thèmes pour une prospective des modes de vie et des transports urbains en 1986 ?

Alain Bieber

► **To cite this version:**

Alain Bieber. Quels thèmes pour une prospective des modes de vie et des transports urbains en 1986?. Les Cahiers Scientifiques du Transport / Scientific Papers in Transportation, 1986, 13-14 | 1986, pp.13-34. 10.46298/cst.11830 . hal-04110957

HAL Id: hal-04110957

<https://hal.science/hal-04110957v1>

Submitted on 31 May 2023

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.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - ShareAlike 4.0 International License

Quels thèmes pour une prospective des modes de vie et des transports urbains en 1986?

A. BIEBER
INRETS

INTRODUCTION

Les années 85-86 marquent, malgré la difficulté, un regain d'intérêt pour la prospective. Divers documents émanant du CGP, du CNRS, d'entreprises nationales témoignent de la permanente nécessité de se représenter l'avenir (1). Au milieu d'une crise économique, cette nécessité soulève des questions de fond qui concernent, plus que l'avenir précis d'un secteur "aval" comme les transports, les transformations en cours de l'économie et des modes de vie. Bien entendu, plus personne se risque à émettre des prévisions fermes, déterminées par des modèles économétriques rigides. La déconstruction des grands récits sur les modèles de société d'une part, l'accélération du progrès technologique d'autre part, ont fait place nette pour une extrême diversité de pronostics sectoriels, pronostics qu'il est impossible de résumer en quelques pages.

Au risque de décevoir le lecteur à la recherche de réponses claires à "ce que nous réserve l'après 2000 des transports ?", nous nous sommes limités dans ce qui suit à rapprocher quelques citations représentatives des pronostics sociétaux les plus autorisés avec quelques rappels des questions classiques de la prospective des systèmes de transport.

(1) cf. bibliographie.

Divers thèmes de réflexion ont été dégagés. D'abord parce qu'ils émergent assez nettement à la lecture des documents référencés. Ensuite, et plus encore, parce qu'ils semblent bien exprimer différents aspects d'une "révolution électronique" que les prospectivistes placent actuellement au coeur de leurs réflexions. Le fil directeur de la prospective des années 80 paraît être, en effet, la prévision d'un (ou la croyance en un) nouveau cycle long de croissance, rendu possible par toute une réorganisation sociale autour de l'industrie de l'électronique.

Selon les idées actuelles, cette hypothèse aurait le mérite de permettre à toute une économie industrielle de se restructurer autour du pôle électronique, car ce pôle présenterait les trois caractéristiques qui conditionnent une relance d'ensemble :

- 1) possibilité d'infléchir le cours de toutes les activités économiques;
- 2) capacité de réduire très fortement les coûts de l'ensemble des biens et des services;
- 3) très bonne acceptation par l'opinion publique.

Dans le respect de cette hypothèse générale, nous avons choisi d'illustrer dix thèmes de réflexion que nous jugeons principaux pour les responsables des transports. Cette sélection comporte une forte dose de subjectivité, ne prétend pas être exhaustive. En allant des thèmes les plus "amont" aux thèmes "aval" plus caractéristiques du secteur des transports, ces dix thèmes sont les suivants :

1. La révolution électronique : vers une diminutions drastique du temps de travail ?
2. La vie hors-travail : vie ludique ou vie d'auto-production ?
3. Une société d'individus, plus que de groupes familiaux ?
4. Les "jeunes vieux", classe dominante de demain ?
5. Occupation du sol et emploi : small is beautiful ?
6. Commerces et logements : le bipôle distendu ?
7. Crise des transports collectifs : si Webster avait raison ?
8. Sortie technologique : l'automation au service des transports ?

9. Sortie sociétale : la solution banque mondiale est-elle crédible?

10. La fin du service public unidimensionnel ?

Leur présentation n'a d'autre but que de permettre un débat.

Thème 1 : LA REVOLUTION ELECTRONIQUE : VERS UNE DIMINUTION DRASTIQUE DU TEMPS DE TRAVAIL ?

L'idée directrice du récent rapport de prospective générale du CGP est claire. Elle met en scène les conséquences économiques et sociales de la restructuration des activités accompagnant la révolution électronique:

(p. 51) D'une économie centrée sur la production de biens et l'accumulation de formes matérielles du capital, nous passons à une économie centrée sur la production de services et l'accumulation d'un capital de connaissance et d'informations...

(p.52) "Les frontières sociales, apparues depuis deux siècles entre travail et loisirs, production et consommation, peut-être même emploi et chômage, sont ainsi susceptibles de se transformer radicalement au cours des années qui nous séparent de la fin du siècle. Travailler et produire, c'est créer individuellement ou collectivement : en l'an 2000, les actes créateurs et reconnus comme tels se situeront dans le cadre du domicile privé, du groupe de voisinage et du réseau associatif comme dans l'univers traditionnel de l'usine, de l'atelier et du bureau.

(p. 69) On peut estimer qu'en 1990 le volume global de travail professionnel, dans sa définition actuelle, ne dépassera pas 35 milliards d'heures (soit 30 h/semaine dès 1994), alors que le temps libre des adultes et leur temps de travail domestique représenteront respectivement des volumes de l'ordre de 90 milliards et 70 milliards d'heures.

Du point de vue des transports, quelques conséquences apparaissent assez clairement :

- Les formes nouvelles d'emploi rendront beaucoup plus fluides les limites respectives du temps de travail et du temps libre. Il est très probable que cette fluidité des modes de vie conduise à un niveau plus élevé de besoins de mobilité et de communication, besoins d'abord axés

sur la vie extra-professionnelle au sens strict, mais sans doute également marqués par une forte interpénétration d'activités de loisirs et de formation. Des réseaux de développement personnels se multiplieront impliquant de nombreuses logiques de regroupement spatial (réunions, séminaires, etc.) dans des endroits très dispersés : le lieu de travail continuera à "éclater" pour des couches de plus en plus nombreuses de la population.

Parallèlement, l'aspiration à un habitat de qualité, permettant de mener de front chez soi des activités familiales et professionnelles, jouera un rôle important dans la dynamique de l'espace résidentiel (60% des ménages vivraient en l'an 2000 en maisons individuelles). On peut s'attendre également à observer un fort tropisme vers les régions les plus favorisées du point de vue des loisirs et de l'environnement culturel.

Ainsi peut-on supputer sans grand risque d'erreur un desserrement des mouvements spatiaux appuyé sur des pôles d'emploi et d'animation nouveaux, pôles qualitativement démarqués de l'espace de travail traditionnel, pôles souvent déplacés vers les zones vertes et peu denses de l'agglomération. Un appel évident en résulte pour des formes de transport vers le travail souples et adaptées aux déplacements de petits groupes, hors des centralités traditionnelles.

Thème 2 : LA VIE HORS TRAVAIL : VIE LUDIQUE OU VIE D'AUTO-PRODUCTION ?

La question du contenu de la vie hors-travail devient essentielle à plus d'un titre : d'abord parce qu'elle doit permettre un diagnostic économique sur les chances d'activités nouvelles liées aux loisirs, ensuite parce qu'elle peut permettre de cerner l'évolution des modes de vie et de leurs manifestations spatiales en termes de localisation et de mobilité.

Ces deux points de vue apparaissent dans les textes, le premier (CGP. Faire gagner la France) développe surtout les conséquences de la nécessaire relance économique par le tertiaire :

(CGP p. 203) Dans un scénario de modernisation rapide... la croissance économique ne suffirait pas toutefois à elle seule à résoudre le problème de l'emploi et du chômage. Le scénario explore donc les perspectives que pourraient ouvrir des accords entre les partenaires sociaux facilitant l'aménagement et la réduction multiforme (nous soulignons)

du temps de travail. En durée hebdomadaire équivalente, les 35 heures seraient atteints en 1988 et les 30 heures en 1994, la baisse étant peu sensible au-delà (p. 197). Il reste que cette réorganisation du travail dans le secteur des services ne sera efficace que si l'on s'attaque... à l'inadaptation permanente de l'offre et de la demande... La garde des enfants et la prestation de service aux personnes âgées, recèlent de très importants gisements de création d'emplois... Plus encore dans le domaine du tourisme, les cloisonnements de l'offre, l'absence de produit, de service conçu pour intéresser l'utilisateur ou le client freinent le développement de l'emploi, etc.

Un deuxième point de vue, plus pessimiste, se reflète dans les travaux anglo-saxons de J. Gershuny (cf. par exemple *Futuribles*, février 1986. *L'innovation sociale : nouveaux modes de prestation de services*). Selon cet auteur "les ménages ont, au cours des années 70, consommé moins de services finis sur le marché pour acheter des biens qu'ils intègrent dans le processus officieux de prestation de services".

A l'image, très latine, de l'homme multidimensionnel socialisé de plus en plus consommateur de services finis créés par l'activité professionnelle de ses concitoyens, Gershuny oppose l'image, typiquement anglo-saxonne, du pionnier isolé et auto-suffisant, allant acheter des biens au "general store" du village, mais rentrant chez lui pour auto-produire ce dont il a finalement besoin. Dans cette optique, s'expliqueraient les glissements du transport collectif vers le transport individuel, du théâtre vers la télévision, etc. Le déterminisme de ces glissements serait économique : les services finis seraient produits par des individus "trop chers" car bénéficiant (p.49) "de salaires réels accrus rémunérant des travaux inchangés (ou aligne les salaires sur les postes équivalents des secteurs à plus forte croissance de productivité). Par conséquent, certaines prestations de services marchands deviennent de plus en plus chères".

"En d'autres termes, l'effet qu'exerce l'écart croissant de productivité (du travail secondaire et tertiaire) est à double tranchant : il accroît certes l'emploi créé par une certaine proportion de la consommation finale de services marchands (finis), mais il réduit cette consommation dans la mesure où il encourage l'innovation sociale (l'auto-production)".

Ce deuxième "modèle" de l'évolution, comme le souligne Gershuny, montrerait que rien n'est réellement joué dans le schéma dominant "d'automatisation" de la société : il n'est pas évident que le développement des services marchands empêche un effondrement du travail rémunéré; un retour en force de l'auto-production pourrait y

contribuer.

Les conséquences de ce débat pour le secteur des transports, outre les conséquences résidentielles déjà évoquées, pourraient être :

- la question de "l'autonomie" des individus et les conséquences de cette autonomie sur la production d'une offre de transport diversifiée. Verra-t-on se développer, à côté de l'automobile individuelle, des services semi-collectifs basés sur de nouvelles proximités sociales ? Il est probable que les exploitants de services de transport collectif s'efforceront de mobiliser des formes originales de main d'oeuvre en s'appuyant sur des réseaux locaux, des convivialités nouvelles, en les renforçant par des types originaux de rémunération.

- le développement d'une société plus "auto-productive" peut entraîner une certaine sédentarisation des individus touchés par ce changement de mode de vie. L'auto-production "prend du temps" et peut conduire à l'immobilité relative de certaines couches sociales.

- D'une façon générale, c'est tout le diagnostic sur les besoins de transport qui devra s'inspirer d'une connaissance plus fine des activités et des rythmes sociaux des différents segments de la population.

Thème 3 : UNE SOCIÉTÉ D'INDIVIDUS PLUS QUE DE GROUPES FAMILIAUX ?

Dans "les ménages français en l'an 2000 (Futuribles, Décembre 85) M. Gaspard résume les travaux de l'INSEE et dresse un tableau frappant de l'évolution de la structure des ménages :

(p. 48) en extrapolant les tendances actuelles, on obtient pour l'an 2000 l'image de ménages polarisés en deux-ensembles : un bloc devenu fortement majoritaire, de ménages vivant seuls ou à deux (couples sans enfants, ménages mono-parentaux à un enfant) représentant près de 60% de l'ensemble, un second bloc de ménages de 3 ou 4 personnes regroupant environ 35% des ménages. A côté de ces deux blocs, les ménages de 5 personnes et plus seraient une espèce en voie de disparition...

"Les causes de cette évolution sont connues : la baisse de la natalité, disparition "de la famille élargie", décohabitation des jeunes, déclin de mariage, montée des séparations. On trouve donc une

image quantitative grossière "du mouvement d'individuation des modes de vie..."

(p. 51) L'extrapolation de la tendance 70-82 donne pour l'an 2000 l'image d'une population active féminine à 47%, qui correspondrait à la situation de la Suède à la date d'aujourd'hui... la population active masculine décroît à partir des années 80 (ralentissement démographique et raccourcissement de la vie professionnelle), tandis que la population active féminine poursuit sa progression.

(CGP p. 153) Si l'on prolonge les tendances actuelles, le nombre de foyers pourrait s'élever à 24 millions en l'an 2000 pour 20 millions environ aujourd'hui. Cette augmentation traduirait l'émiettement de la société française en familles réduites...

La progression de l'emploi féminin, le relèvement du niveau d'exigence associé à la famille, la croissance des divorces et des familles monoparentales conduisent à "un paradoxe de la solitude" dans notre société. Les conséquences pour les transports peuvent être nombreuses:

Les taux de motorisation seront sans aucun doute très élevés (6 à 700 véhicules pour 1000 habitants). Mais les conséquences sociologiques de l'éclatement familial sont difficiles à cerner avec précision. On observerait, d'une part, des phénomènes d'interdépendance sociale nouveaux, caractéristiques de personnes isolées combattant, par des réseaux de contacts sociaux très divers l'isolement "structurel" dans lequel elles se trouvent. L'assistanat des personnes seules pourrait déboucher sur des formes nouvelles de services de transport (repas, etc.) et de communications.

Un certain repli sur soi est également pronostiqué par différents chercheurs "La société française serait en quelque sorte installée dans un cycle... où les passions privées l'emporteraient sur l'intérêt porté au bien public" (Rapport CGP page 163). Mais, d'une façon plus reconfortante, on pourrait assister aussi à un certain retour en grâce de modes de vie plus citadins, le besoin de sécurité des personnes seules les incitant à se regrouper dans les centres villes pour bénéficier de services de proximité. Cette tendance pourrait créer de nouvelles fidélités à l'usage des transports collectifs traditionnels, fortement ancrés dans le cœur des villes.

Thème 4 : LES "JEUNES VIEUX", CLASSE DOMINANTE DE DEMAIN ?

La chute des taux de fécondité et le progrès médical conduisent au thème du vieillissement de la société française. L'accroissement des charges de retraite et de santé conduit à un diagnostic très réservé de l'avenir du financement étatique des dépenses sociales. Le diagnostic joue évidemment son rôle dans la représentation collective dominante du problème de financement posé aux transports collectifs principalement en zone urbaine (cf. thème 10). Dans "le 3ème âge animera la société française" L. Dirn et H. Mendras, par contre, développent l'aspect positif du phénomène (Futuribles n° 80, septembre 1984):

"Détenteurs de patrimoine, assurés de leurs revenus, libres de leur temps et (de plus en plus) en bonne santé, sexagénaires et septuagénaires constituent 20% de la population. Ce sont de bons clients, notamment pour l'alimentation, l'immobilier et les services. Clé de voûte de la parentèle, ils jouent un rôle économique capital pour leurs descendants. Ils déploient leurs activités dans l'économie informelle et au service d'associations, de leur voisinage et de leur localité. C'est la nouvelle classe de loisirs qu'il faut reconnaître et respecter comme telle".

Certes, l'organisation sociale devra, pour suivre cette évolution, reconnaître "une nouvelle utilité sociale à ce groupe" pour permettre à ses membres de "demeurer, autrement que comme salariés, des artisans actifs de la vie de la cité". Ainsi "plutôt que d'opérer un partage du travail fondé sur l'âge, il serait sans doute préférable de s'orienter vers une déspecialisation des âges". (A.M. Guillemard : Pré-retraite et mutations du cycle de vie).

Ainsi, se révèlent les deux faces, également importantes pour les transports, de la reconnaissance sociale des "jeunes vieux" : face consommatrice dont tous les spécialistes du marketing des transports ont déjà pris conscience, mais également face productive dont il sera intéressant de suivre la progression.

Les conséquences de cette évolution les plus fréquemment avancées sont, outre la croissance du tourisme "du 3ème âge" :

- le développement de systèmes de transport accessibles aux personnes diminuées, facilité par l'apparition d'un bénévolat plus répandu dans les secteurs de l'aide sociale (inter-générationnelle) et des transports à vocation sociale;

- l'apparition d'un problème de "conducteurs âgés" dont il faudra surveiller l'effet sur la sécurité générale de la circulation. Des effets positifs peuvent être attendus dans le domaine des styles de conduite, mais par contre un suivi des conditions de santé des populations en situation de conduite pourra poser des problèmes nouveaux et délicats, tant l'attachement à l'automobile sera important dans ces classes d'âge.

Enfin, nous l'avons déjà souligné, l'isolement des personnes âgées constituera sans doute une source croissante de préoccupations pour les transporteurs et les gestionnaires locaux. Les systèmes de transport suffisamment souples et spécialisés seront lourds à gérer malgré le développement d'aides télématiques susceptibles de faciliter la mise en place d'une nouvelle génération de systèmes à la demande (vraisemblablement dérivée des services de taxis et d'ambulances déjà très actifs actuellement en zone peu dense).

Thème 5 : OCCUPATION DU SOL ET EMPLOI : SMALL IS BEAUTIFUL ?

C'est sur le thème de l'organisation des entreprises que les textes actuels apportent les points de vue les plus volontaristes :

(CGP p.215) "L'entreprise de demain est en quelque sorte la photographie en négatif de la société française d'hier. Rassembler les compétences, libérer le potentiel de créativité et d'initiative, mobiliser l'homme sur un projet, accepter la compétition, nécessitent pour devenir réalité dans l'entreprise, une organisation fondée sur la confiance en l'individu et donc sur une large répartition des pouvoirs et des responsabilités".

Autant dire qu'une formidable prime de réussite paraît accordée aux structures jeunes, sans tradition statutaire, dotées de capacité de réaction rapide, etc. en d'autres termes à tout ce qui est petit, donc mobile.

Par ailleurs, les secteurs créant le plus d'emplois seront, semble-t-il les secteurs de services capables de combiner des niveaux de salaires très modérés et "un nouveau professionnalisme". Ainsi nous promet-on de nombreuses P.M.E. de "services de production" à l'industrie (1).

(1) Les grandes relances de l'emploi aux USA se sont produites dans le secteur du tertiaire, à très faible qualification le plus souvent (gardiennage, fast-food, etc.) mais aussi, largement, dans la sous-traitance d'informatique et d'organisation des entreprises.

Du point de vue des localisations, cette explosion du tissu entrepreneurial devrait sonner le glas des grandes concentrations héritées des zonages industriels et commerciaux de l'après-guerre. L'avènement de la télématique pourrait, différenciés d'emplois "au voisinage" du lieu de résidence. Les "neighbourhood work centers" (NWC) fortement reliés à tous les réseaux de télé-traitement paraissent constituer une forme relativement crédible du vieux rêve du travail à domicile.

Du point de vue des transports en commun les conséquences les plus fréquemment évoquées de cette dissémination sont le remplacement progressif des grandes structures d'offre de transport, peu évolutives, par des formes plus locales de gestion de l'offre permettant de suivre sans retard l'évolution des besoins des employeurs. Des modèles anglo-saxons de transport de type "van-pool", ramassage de petits groupes dans de bonnes conditions de confort, peuvent constituer l'alternative la plus plausible à l'automobile.

Mais c'est du côté des télécommunications que les évolutions seraient les plus spectaculaires : contacts professionnels par visio conférence, etc. mais surtout éclosion de lieux de travail de proximité, avec une possibilité de réduction de la centralité des grands mouvements pendulaires et une nouvelle distribution spatiale de la congestion (petites congestions localisées sur certains axes de banlieue plutôt que grande congestion traditionnelle et "radio-concentrique" à proximité des hyper-centres).

Thème 6 : COMMERCE ET LOGEMENTS : LE BIPOLE DISTENDU ?

Le document préparatoire au Colloque CNRS-CGP "Prospectives 2005" s'interroge sur l'avenir de la consommation et de la distribution. Sous le titre "quel magasin demain"? Les conséquences de la révolution électronique sur la distribution finale de biens sont esquissées:

(p. 413) "D'ores et déjà le Teletel est bien adapté à la prise de commandes par terminal à partir de catalogues... la grande bataille commerciale des années 90 se jouera probablement dans le domaine de la vente à partir du domicile, par le moyen de la télévision câblée interactive, couplée à des vidéo-disques accessibles en temps réel... Ces nouvelles formes commerciales vont transformer les pratiques de communication entre les producteurs et les consommateurs. Ces derniers devront disposer de guides, de services de maintenance et de recours commodes... Dès lors il va sans doute émerger un certain nombre de

services dans le sillage de ces nouvelles technologies... on peut penser que se développeront dans le même temps de "nouveaux commerces traditionnels" en adjacence à ces procédures... des organismes de revente d'informations... des associations de mise en commun d'expériences permettant l'auto-production et l'auto-maintenance...

Ainsi les modes de vie se centreraient sur le logement réinvesti techniquement, dont le haut niveau d'équipement génèrerait un besoin d'entretien important et une forte consommation de temps au domicile. Mais cette tendance pourrait-elle coexister avec :

(p.191) "L'idée de "dépatrimonialisation du logement" ... décrivant une société où la mobilité résidentielle serait beaucoup plus forte qu'aujourd'hui..." En effet selon le groupe Habitat-Urbanisme-Transport :

"Le passage de l'habitat-patrimoine à l'habitat-consommation ouvre des interprétations et des scénarios différents : va-t-on vers une sorte de neutralisation de l'enveloppe, lieu d'accueil indifférencié d'équipement qu'on voudra avant tout mobiles, ou au contraire vers des pratiques de plus en plus riches de consommation et d'exploitation du logement, plus évolutif mais non plus mobile ?

Les conséquences pour les transports des transformations du biplôme commerce-logement paraissent potentiellement importantes.

Le développement des livraisons, des circuits de marchandises liés à l'après-vente paraît très probable, ainsi que le développement de centres d'informations misant sur l'accessibilité, le voisinage, pour améliorer la qualité des services rendus aux clients des centres d'achat.

Les déplacements liés aux fonctions de dépannage (nous passons "de la civilisation de la peine, à la civilisation de la panne) devraient également croître beaucoup, au rythme de l'équipement "techno-tronique" des ménages et des entreprises.

Enfin la question essentielle des modalités de passage du logement-patrimoine au logement-consommation serait progressivement posée. Les français pourraient se "nomadiser" alors à l'image des américains d'aujourd'hui avec, vraisemblablement, de fortes conséquences migratoires interrégionales.

Thème 7 : CRISE DES TRANSPORTS COLLECTIFS : SI WEBSTER AVAIT RAISON?

L'évolution sociale peut ainsi apparaître, aux yeux de nombreux observateurs, comme une cause irréversible de segmentation et de diffusion spatiale de marchés de transport. Les positions de l'automobile et des transports collectifs face à cette segmentation et à cette diffusion sont bien connues. Dans une étude récente et controversée Webster a, pour le compte de la CEMT, pragmatiquement développé un raisonnement désormais quasi-classique :

"Dans la plupart des pays occidentaux, les tendances à la dispersion de l'habitat et de l'emploi sont à ce point profondes qu'il est improbable qu'elles puissent être renversées par des politiques de transport ou de contrôle de l'utilisation du sol...Puisque la fonction des zones centrales se transforme avec les relocalisations inhérentes à l'emploi, au commerce et au récréationnel, il est important que tout nouveau développement (du système de transport) soit compatible avec l'utilisation future du sol, ne serait-ce que parce que l'investissement d'infrastructure est un pari à très long terme".

Ainsi se trouve résumée, une des problématiques émergentes de l'effort à consacrer aux transports collectifs : celle de la valorisation des pôles des plus anciens de l'urbanisation existante. Mais cette valorisation est-elle souhaitée ? Si l'on se place du point de vue de l'animation et de la qualité de la vie, la réponse ne fait aucun doute. En témoigne par exemple le thème publicitaire dominant dans le milieu transports collectifs "notre métier, c'est la ville" (Nantes) "La ville est un croisement" (RATP) qui révèle bien l'attachement des milieux professionnels à ce rôle d'animation de l'espace public central que jouent si bien les réseaux de transport collectif.

Mais si l'on se place du point de vue économique, cette valorisation est-elle aussi souhaitable ? On doit noter avec intérêt les prémisses d'une problématique en quelque sorte "renversée", axée sur l'observation du caractère excessif de la capitalisation foncière réalisée dans les centres villes : capital peu actif au regard des grands enjeux internationaux, capital peu justifiable du point de vue des transferts sociaux, capital-gêne car rendant plus difficiles toutes les adaptations économiques rapides, etc.

(CGP page 386. Annexe : Quel développement local ?)

"Le réinvestissement nécessaire doit viser un transfert de rente foncière au détriment des centres villes... mais le rééquilibrage s'avère problématique car (1) les politiques locales ne sauront à elles seules contrebalancer des tendances lourdes vers une société d'exclusion...(2) le véritable besoin de réinvestissement urbain, probablement un des plus impérieux qui soit, n'est pas a priori solvable".

On le constate, les obstacles ne manqueront pas à la réalisation de ce rééquilibrage. Retenons donc surtout de ces citations, le point de vue développé par les pragmatiques et peu sentimentaux auteurs d'Outre-Manche. La crise des transports collectifs, outre ses aspects fonctionnels et financiers bien connus, reflète sans doute une interrogation majeure sur le bien-fondé de l'accumulation foncière centrale : faut-il accroître par le développement des réseaux T.C., une mono-polarité qui paraît fragile à long terme ? Faut-il au contraire "laisser faire" la technique et, en l'occurrence, laisser l'automobile remodeler la ville ?

Eternel débat dont, époque oblige, les composantes économiques semblent prendre le dessus. Les conséquences probables pour les systèmes de transport sont multiples :

. Une révision critique des politiques de financement des T.C. est engagée dans certains pays. Elle peut déboucher sur un affaiblissement des schémas radio-concentriques auxquels ont conduit les planifications "lourdes" de transports en site propre.

. A contrario, l'émergence (conceptuelle, sinon institutionnelle) d'échelles locales de planification peut donner une nouvelle chance à des réseaux plus localisés, construits en complément des axes lourds existants, dans les banlieues principalement.

. Enfin la dérégulation et le retour aux équilibres "marchands" peut continuer à progresser dans de nombreux pays, malgré les réticences des professionnels des transports et les difficultés de régulation sociale que ces tendances susciteront.

Thème 8 - SORTIE TECHNOLOGIQUE : L'AUTOMATION AU SERVICES DES TRANSPORTS ?

Si la révolution électronique entraîne une transformation sociale d'ensemble (cf. point 1 à 6 ci-dessus) qui va peser lourdement sur l'avenir des réseaux de transport, peut-elle au moins apporter sa contribution à la solution des problèmes qu'elle fait naître ? C'est ce qu'espèrent tous les techniciens et l'automatisation des services est souvent présentée comme inéluctable et salvatrice.

Colloque CNRS-CGP p. 194 - Groupe Habitat-Urbanisme-Transport

"D'ici 2005, l'innovation (dans les transports collectifs urbains) paraît devoir être concentrée sur les points suivants :

- Amélioration des véhicules et des systèmes existants (autobus, tramways, métros, RER...) par intégration des progrès des technologies de l'électronique de puissance, du traitement de l'information et de la microélectronique, des matériaux, etc. sans en modifier radicalement l'usage et les caractéristiques, mais en permettant des progrès de coût, de maintenabilité et disponibilité, de souplesse et efficacité de gestion, et de confort et d'agrément pour l'utilisateur : le tout permettant et conditionnant le maintien de la compétitivité internationale de l'industrie productrice.

- Une des évolutions les plus significatives devrait être l'extension à long terme, de l'automatisation intégrale des systèmes en site propre, à l'image de ce qui a été réalisé pour le VAL à Lille. Il est possible aussi qu'apparaissent des systèmes en site propre, de débit moyen, de caractéristiques d'utilisation souples et performantes (à l'image d'ARAMIS) et surtout de coûts d'investissement et d'exploitation nettement inférieurs aux systèmes actuels (métro, VAL, tramway) et donc susceptibles de trouver un plus large champ d'application.

- Le rôle primordial, dans les innovations prévisibles, appartient aux techniques de traitement de l'information, qui ouvrent des perspectives d'automatisation évoquées ci-dessus. Elles commencent déjà à modifier la pratique de l'exploitation des réseaux d'autobus, et permettent d'espérer des progrès décisifs dans la révolution des problèmes, jusqu'ici fort mal traités, de l'information complète et diversifiée des voyageurs et du public, du contrôle et du traitement des transactions monétaires (monétiques), de l'animation des espaces du transport. On peut prévoir, ainsi, une

interpénétration croissante des mondes du transport et de la communication.

A ces perspectives propres aux transports collectifs (désormais quasi-classiques) s'ajoutent depuis peu celles que proposent, pour la route, les industriels européens réunis dans le projet EUREKA "Prométhéus" :

"Le conducteur sera aidé dans sa tâche par de nouvelles technologies d'une manière telle que les facteurs humains essentiels comme l'inexpérience, l'incertitude, la propension à l'erreur, un champ de vision limité, un éventail restreint de traitement de l'information et de lentes réactions ne seront plus la cause d'accidents de la circulation ni ne détermineront la capacité de la circulation".

(Prométhéus : document simplifié - Mars 1986).

On constate que l'ambition technique s'exacerbe au moment même où la prise de conscience des enjeux d'une transformation étendue des réseaux de transport s'affirme au regard des processus de diffusion spatiale et de segmentation des clientèles. Ainsi se trouvent posés les termes d'une dialectique entre transformation intensive et transformation extensive des réseaux (i.e. technologisation extrême de certains sous-réseaux ou bien technologisation homogène de réseaux existants), dont il sera primordial de suivre les déroulements.

Si l'automation paraît aux yeux des techniciens comme le garant d'une transformation de sous-systèmes susceptible de repousser sur ces sous-systèmes certains butoirs techniques (essentiellement coût pour les T.C. et vitesse pour les V.P.) il n'en reste pas moins que la très problématique généralisation de ces techniques permet à d'autres thèses de s'exprimer (cf. thème 9), notamment pour les pays en voie de développement.

Les questions posées par l'automation sont particulièrement ouvertes:

. L'adaptation des systèmes existants à l'automation peut produire des effets de "réseaux" dont on maîtrise encore très mal la portée.

. Le développement de possibilités monétiques, à répercussions tarifaires, peut profondément modifier les modes de régulation temporelle et spatiale des services de transport collectif et individuel.

. Enfin et surtout, les aspects psycho-physiologiques de l'hyper-technologisation de l'univers du déplacement (rôle de la vitesse, de la précision, etc) constituent un vaste sujet de débat. Les usagers ne préféreront-ils pas finalement des moyens assurant, dans l'autonomie, davantage le "droit à l'erreur" ?

Du point de vue de l'offre, les problèmes de mutation des métiers et les besoins de formation prendront de plus en plus d'importance pour se situer au coeur des stratégies d'entreprises.

Thème 9 - SORTIE SOCIETALE : LA SOLUTION "BANQUE MONDIALE" EST-ELLE CREDIBLE ?

A une sortie technologique de la crise s'opposent bien des arguments sociaux et économiques : ils ont beaucoup de poids dans des secteurs aussi éclatés et socialisés que celui des transports. Aussi ne faut-il pas s'étonner de voir se constituer des thèses a-technologiques de l'évolution : l'une des plus spectaculaires est actuellement celle de la Banque Mondiale. Surtout sensible aux situations urbaines des pays en développement, cette Institution développe depuis quelques années une argumentation d'opposition aux investissements lourds à fort contenu technologique pour prôner à leur place des investissements légers, à fort contenu de main d'oeuvre et de "savoir-faire" institutionnel.

La productivité serait assurée par d'autres moyens que le site propre et l'automation, jugés trop coûteux. Elle passerait:

- par la fluidité circulatoire, supposée largement améliorable,
- par les minibus et transports semi-collectifs,
- (implicitement) par de faibles rémunérations des personnels de conduite,
- par une gestion, en petites unités, de systèmes basés à peu près exclusivement sur les minibus et autobus.

Essentiellement basée sur la préservation de la fluidité circulatoire, la sortie "sociétale" de la Banque Mondiale débouche

assez paradoxalement sur une position maximaliste de contrôle de la circulation (en d'autres termes les pays les plus pauvres sont exhortés à être beaucoup plus rationnels que les pays développés en maîtrisant, là où nous avons échoué, une circulation automobile galopante). Dans ces conditions il ne faut pas s'étonner de voir les experts de la Banque Mondiale réhabiliter l'idée de tarification de l'usage de la voirie (road pricing) :

(Document Banque Mondiale - p. 14).

"Faire appel aux seuls effets de congestion pour rationner l'usage de la voirie fait porter sur tous les utilisateurs des zones congestionnées un coût élevé et inégalement réparti. On peut avancer qu'il va de l'intérêt public d'utiliser le "road pricing" sous une forme quelconque...Mais bien que les avantages du "road pricing" soient reconnus depuis longtemps, son introduction en zone urbaine se heurte à des obstacles "formidables" aux plans techniques, administratifs et politiques".

Mais la technologie peut changer les données du problème (Electronic road pricing in Hong Kong, p.17) :

"Une plaque d'immatriculation électronique de la taille d'un paquet de cigarettes serait installé sur les véhicules. A chaque passage sur des boucles de codage des informations seraient centralisées qui permettraient une tarification appropriée des utilisateurs des zones équipées..."

Bien que le gouvernement de Hong Kong n'ait apparemment pas pris en 1986 de décision favorable à l'installation d'un tel système, la Banque Mondiale décidément très motivée par la question, n'hésite pas à donner cette expérience en modèle aux villes du Tiers-Monde, paradoxalement jugées mieux placées que les villes industrialisées pour réaliser cette innovation.

Au-delà des signes un peu surprenants de "bonne parole" organisationnelle et technologique à l'usage des pauvres que contient ce document, il ne faut pas négliger certaines orientations de la réflexion :

- mise en évidence appuyée et justifiée de l'enjeu d'un contrôle des congestions pour l'efficacité de l'ensemble des systèmes de

transport.

- possibilité de voir se réaliser sous forme technologique le vieux rêve d'une tarification de l'usage des infrastructures. Il est inutile de souligner que cette sortie par le road pricing s'accorde avec l'idée montante en matière de financement des services publics de transport (faire payer tous ceux qui profitent de la présence des T.C.), voire même l'idée évoquée au point 7 ci-dessus en matière de contrôle de la capitalisation urbaine centrale. En fait elle constitue une facette importante d'une nouvelle théorie ultra-libérale de la gestion des transports. Il convient, à ce titre, de ne pas la sous-estimer au départ et de suivre ses progrès, partout où ils pourraient se produire.

Enfin, un recouplement avec le nouveau rêve "Prométhéen" de l'industrie automobile évoqué au point 8 ci-dessus est probable: qui pourrait imaginer une technologisation complète du phénomène circulatoire sans tarification de l'usage des infrastructures ?

Thème 10 - LA FIN DU SERVICE PUBLIC "UNIDIMENSIONNEL" ?

L'évolution des services publics est sans doute un des thèmes les plus marquants de la prospective des années 80. Alors que les réflexions des années 50 à 70 érigeaient en quasi-principe la nécessité de procéder, par les équipements collectifs, à d'importants transferts et créaient sur cette base une idéologie favorable au service public (égalisateur des situations et des changes) les réflexions actuelles sont plus nuancées :

(CGP, page 163) "Une photographie prise aujourd'hui de la société française laisse à penser que la question des inégalités intéresse peu les Français. La revendication d'égalité semble avoir fait place au droit à la différence..."

(Réseau 2000 - RATP) Résumé d'un atelier du Colloque de Cerisy.

"Il y a un besoin de modernisation de la notion de service public face à une situation nouvelle (nouvelle donne économique, aspiration des usagers, décentralisation, nouvelles technologies, crise culturelle...). Deux principaux scénarios sont étudiés :

- La dérégulation externe, fondée sur un noyau minimal de services dans la perspective de la continuité et de l'égalité des usagers (nous soulignons);
- le service public "assurant son propre recours" : inventer des flexibilités nouvelles et d'autres formes de contrats, concevoir des réponses adaptées à des demandes diversifiées. Ces niveaux de flexibilité peuvent concerner trois niveaux : l'équipement, la gestion, l'élargissement de la fonction même (par exemple, pour la RATP, passer du transport urbain à la mise en relation des activités urbaines);
- passer du service public, considérant les usagers comme une masse indifférenciée et normalisée, aux services des publics, acceptant la différenciation des attentes et des comportements et considérant les usagers comme de véritables acteurs;
- faire évoluer la culture des services publics, à dominante technique, vers une culture managériale de la gestion et de relations avec les publics diversifiés;
- penser l'articulation entre services publics et espace public".

Au scénario repoussoir d'un service public "peau de chagrin" s'adaptant, par amputations successives, à la diminution prévisible du plus grand commun dénominateur social, la RATP oppose un scénario offensif basé sur la construction de nouvelles transversalités (transport + espace public, transport + information, etc.). Assiste-t-on à la remise en question de la fonction sociale "transport collectif" dans son expression traditionnelle. Fonction nécessaire ? Suffisante ? Crédible sous sa forme indifférenciée ? Interrogations majeures traduisant bien, au-delà des difficultés liées à la crise et des modes idéologiques du moment, la conviction que nous nous dirigeons vers une société où le transport, pour se vendre, devra jouer les cartes de la flexibilité, de la complémentarité avec d'autres fonctions de contact, de l'adaptation permanente à une structure de plus en plus mouvante et multidimensionnelle des besoins. Le tout, sous le double aiguillon de la concurrence classique de l'automobile et de la nouvelle concurrence, encore floue mais potentiellement radicale, des télécommunications. Vaste programme.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

1. CGP : "Faire gagner la France" - sous la direction d'H.Guillaume - Collection Pluriel - Hachette, 1-1986
2. CGP-CNRS : "Prospective 2005" - 2 volumes, 11-1985
3. L'innovation sociale : nouveaux modes de prestation de services - Jonathan I. Gershuny - Futuribles, 2-1986
4. Les ménages français en l'an 2000 - M. Gaspard - Futuribles, 12,1985
5. Le vieillissement de la société - N° Spécial - Futuribles, 5-1985
6. Comment vivrons-nous demain - Rapport du groupe long terme du CGP "Changement des modes de vie - CGP, 11-1983
7. Changing patterns of urban travel - Webster-Bly et al - TRRL-CEMT, 10-1984
8. Urban transport : sector policy paper - Armstrong-Wright-Banque Mondiale, 1935 (révision janvier 1986)
9. Prométhéus - Proposition française dans le cadre du programme EUREKA - Document simplifié - Mars 1986
10. Réseau 2000 - Crise de l'urbain, futur de la ville - RATP - Economica, 1-1986
11. Réseau 2000 - Documents ronéo, compte rendu du Colloque de Cerisy - RATP, Avril 1986

Voir aussi :

12. PRD-3T - Comité des Sciences Sociales appliquées aux transports - Appel d'offre 1986 - Ronéo MULT-MRT - Mars 1986.
13. Schéma Directeur pour la Commission "Architecture, Urbanisme, Société" - 1986-88 - CNRS, 12-1985.
14. La place des chemins de fer dans les transports à l'aube du XXIème siècle - Colloque de Bruxelles - Voir sous-thème 2 - Rapport de M. Fève - RGCF, 9-1985.

15. Le faux débat sur la déréglementation - Le Monde diplomatique n° 384 - Mars 1986 - Divers auteurs.
16. Return train : the world and its railways - Série d'articles- The Economist - Août-Septembre 1985.