

# LA VOITURE INDIVIDUELLE: UNE IDÉE BONNE POUR LA CASSE!

LE 28 JUIN 2011 BRUNO MARZLOFF ET ALADIN MEKKI (GROUPE CHRONOS)

**Préoccupations écolos, saturation urbaine et crise et c'est la fin du règne de la voiture individuelle au profit du véhicule serviciel et du partage. L'occasion de se pencher sur les projets les plus prometteurs.**

Ce dossier en trois volets explore la mutation du marché automobile. Que comprendre des signes que ne cesse de produire la demande ? Qu'entendre derrière ces initiatives brouillonnes de l'offre ? Quelle place pour les autorités dans ces perspectives de maîtrise des mobilités ? Quid du jeu d'acteurs qui chamboule les positions bunkerisées des constructeurs ? Comment le numérique urbain rend-t-il possible techniquement et économiquement des innovations de rupture ?

#1 La flambée des ventes en Chine, Inde... masque les reculs des marchés en Europe, Etats-Unis et un ralentissement de la croissance chez les premiers... Les mêmes causes produisant les mêmes effets, **des signes de saturations** se multiplient déjà en Chine.

#2 Les incitations fiscales des états agissent comme "*effets d'aubaine*" et reculent le constat d'une dégradation de la demande. Quand les pouvoirs publics prendront-ils la mesure de l'opportunité d'une filière productrice de valeurs et d'externalités positives ?

#3 Le glissement du marché vers des modèles de taille réduite et des modèles low cost masque une baisse en valeur du marché et une dégradation de l'auto comme produit phare des consommations. Pourquoi cet acharnement **d'une logique consumériste** des constructeurs quand les usagers réclament le droit d'usage ?

#4 La progression des ventes vers les flottes **dissimule** la chute des ventes aux particuliers. Début de l'ère des partages ?

#5 La stagnation du parc des véhicules particuliers cache une baisse des usages automobiles en portée et en fréquence. Quand la baisse des usages se convertira-t-elle en achats de services ?

#6 La stabilité de ce parc est trompeuse car si les zones captives de la voiture consolident leur demande, celle-ci s'érode depuis un certain temps dans les grandes villes. Quand la dimension contraignante des villes s'étendra t-elle aux autres territoires pour produire là aussi de l'innovation ?

#7 La vision d'une flotte électrique ne peut masquer qu'une voiture reste une voiture, avec des séquelles qui dépassent les maigres bénéfices de l'électrique. Quand les constructeurs admettront-ils que la valeur se déplace de l'objet – même électrique – au service ?

#8 Last but not least, derrière l'apparente crispation des automobilistes sur "leur" voiture personnelle, on entrevoit un puissant crédit d'avenir des usages de la voiture publique et de la VDA (la "voiture des autres"). Comment transformer ce désir en offres pertinentes ?



La batterie de constats (“**Peak-Car**” ou **les futurs de l’auto**) pose plus de questions qu’elle n’en résout. À tout le moins, on sait que le marché réagit à la première alerte du prix du carburant ou quand l’État dégage ses subventions ou encore lorsque les congestions se font insupportables.

In fine, mêmes les instances publiques en conviennent **par le truchement du Centre d’analyse stratégique** :



***Le système automobile tel qu’il s’est bâti au fil du 20<sup>e</sup> siècle n’est plus soutenable.***



Les constructeurs aussi se rendent à l’évidence : « *Pour Vincent Besson, directeur du plan produit de PSA, c’est la première révolution copernicienne du secteur. ‘Nous devons passer de la voiture à la mobilité’.* » (Next/Libération, 4 juin). Les mêmes mots, à un mot près (« Nous devons passer du transport à la mobilité »), répété à l’envi depuis des années par Georges Amar et sous d’autres formes dans ces colonnes. Cela passe, qu’on le veuille ou non, par le « peak car », c’est-à-dire l’inverse de ce qui se fait depuis un siècle, donc renier les canons de la croissance et l’extension du parc. Dieu qu’il est difficile de se tirer une balle dans le pied !

## **Un espace sur-occupé par une voiture sous-utilisée**

Il faut donc s’attendre à des changements de cap majeurs. Au premier janvier 2010, le parc automobile français comptait **37,4 millions de véhicules**, soit près de 600 voitures pour 1.000 habitants. Plus d’une voiture pour deux habitants pour des véhicules comportant en général quatre ou cinq places, plus de 60% des ménages qui détiennent au moins une seconde voiture, et cela dans un pays **où la population est urbaine à 82%**...

Même en tenant compte de l’étalement urbain et de l’inflation des déplacements, on comprend vite que l’équilibre de l’équation « *parc disponible = nombre de déplacements et ± nombre de places de stationnement* » se fait au prix d’une large sous-utilisation du parc et d’une non moins large sur-utilisation du stationnement urbain. Les modes de vie épousant ce modèle ont renforcé la logique de la voiture individuelle et de « *la ville occupée* » (par la voiture). On ne connaît pas la source du chiffre de 5% de taux d’utilisation moyen d’une voiture, mais il est largement repris et semble intuitivement correct. On sait en revanche **que le taux d’occupation de la voiture en usage est dérisoire** (1,1 personne par voiture pour les trajets pendulaires et 1,6 pour les déplacements liés aux loisirs).



C'est là que se joue la suite de l'histoire, dans la recherche d'autres productivités. Mais ces dernières bousculent radicalement des modèles d'usage bien établis, des modèles économiques lourdement ancrés, un cadre social qui a puissamment intégré la voiture et un territoire dont l'architecture a pris appui sur son développement. Aujourd'hui le premier vacille, les seconds chancellent, le troisième doute fortement et le quatrième est essoufflé. Revue d'une prospective du présent en adoptant une lecture volontariste, la seule qui vaille en la matière.

En France, les loueurs traditionnels, avec un parc de 150.000 automobiles, entreprennent d'explorer d'autres modèles. Ils ne sont pas les seuls. **Selon l'EPOMM**, il y aurait plus de 400.000 abonnés à un service d'auto-partage en Europe, principalement en Suisse (Mobility), en Allemagne, aux Pays-Bas, en Belgique et au Royaume-Uni. De son côté, Frost & Sullivan prédit que 5,5 millions d'Européens souscriraient à un programme d'auto-partage en 2016, soit – **selon l'institut** – quelques 77.000 véhicules en auto-partage. Qui assurera la gestion de ces flottes et dans quels modèles ? Constructeurs et prestataires en tout genres guettent les opportunités.

L'auto-partage est une solution d'avenir pour 47% des Français, 60% accordent un crédit d'avenir au covoiturage tandis que seuls 18% accordent le même crédit à la voiture particulière ; 82% des français ainsi pensent qu'il faut diminuer le nombre de voitures circulant dans les villes (**TNS Sofres, "Auto-mobilités", 2010**). Chacun entrevoit derrière ces chiffres un marché de services énorme mais tous tâtonnent. Impossible en l'état de tracer des lignes entre les modèles émergents. Covoiturage, auto-partage public, privé, location de courte durée, **transport à la demande, taxi collectif**... les issues sont multiples et le resteront sans doute.

Face au modèle monolithique de la voiture particulière, tout dit que les offres seront demain plurielles pour offrir la plus grande flexibilité et s'adapter aux multiples situations de mobilité. Pour autant, les avancées s'opèrent dans la confusion. La plainte de l'Union des Loueurs professionnels contre **Autolib'** souligne la **remise en cause des périmètres acquis**. Ils ne cesseront de l'être dans cette quête d'équilibre. Tour d'horizon des partages et des remises en cause.

## Moins de ventes, plus de services

Un analyste américain recourt à la métaphore du **schéma de Ponzy** (cf. Madoff) pour signifier la fuite en avant insoutenable mais pourtant irréprouvable des infrastructures publiques. La seule solution pour éviter une dégringolade de la Pyramide est de trouver des solutions de productivité drastiques ; non dans le carburant ou la motorisation mais dans le service de la voiture. « *On peut tripler ou quadrupler la capacité du système routier* » , **affirme The Transport Politic**, en animant le partage automobile.

Faire de l'auto une ressource collective et améliorer sa productivité, là s'arrête la ressemblance entre les offres. Le covoiturage partage des trajets ; l'amélioration de la productivité qu'il apporte tient à l'augmentation du « *taux d'occupation* » du véhicule et donc à la réduction du nombre de voitures en circulation à un même moment. Avec l'auto-partage, on agit sur le « *taux d'usage* », soit le nombre de déplacements. Les résultats pour la collectivité sont les mêmes. Pour cumuler leurs effets et maximiser « *le taux d'utilisation* », il

faudrait que le système soit sacrément huilé. Ce qu'il n'est pas encore.

On commence à entendre que les taxis déclinent ces principes depuis longtemps et peuvent consolider **leur statut de transports collectifs**; d'autres systèmes aussi – moins répandus – **comme le transport à la demande** – se proposent. Des développements sont à attendre sur des registres divers : accessibilité, stationnement, retour au point de départ, abonnement, tarif, places de marché et plus généralement toutes les formes d'intégration de la voiture au marché unique des mobilités.



L'innovation se développe grossièrement sur deux voies très différentes, voire antinomiques. La voie classique, portée par la modernité de la machine, explore les petits modèles, le carburant électrique, la sobriété énergétique, les automatismes... L'autre piste admet que le salut de la voiture n'est plus dans l'objet. Donc on parle « *modèle* ». Tirillés entre la logique industrielle et capitaliste d'une fatalité de la croissance d'une part et un modèle serviciel qui signe la décroissance à terme des ventes, les constructeurs sont forcément schizophrènes et les acteurs concurrents sont en embuscade, voire déjà dans la place.

Ainsi, ce n'est pas un constructeur qui signe la première grande opération publique-privée d'auto-partage. Avec Autolib', Bolloré investit 200 millions d'euros – autant dans la batterie que dans des modèles d'usage actuels –, prenant des risques qu'aucun constructeur n'envisageait. « *Notre hypothèse, dit Vincent Bolloré aux Echos, c'est que nous compterons plus de 100.000 abonnés au bout de la troisième année et neuf utilisateurs par jour et par voiture soit à peu près neuf heures d'utilisation journalière d'un véhicule. A partir de là, nous commencerons à gagner de l'argent.* » Sans doute optimiste !

Ce n'est pas non plus un constructeur, ni même un loueur, qui prend un autre risque – **celui de l'autopartage privé**, au milieu d'autres initiatives – c'est un réseau de... mobilités, **Mobivia**. Ces différences de logiques et de trajectoires troublent un marché établi et se concluent dans une offre hétérogène, souvent brouillonne. L'innovation bat son plein avec des modèles loin d'être stabilisés. Quels acteurs tireront leur épingle du jeu ? Ceux qui auront une vision globale, car toutes ces offres s'inscrivent dans une logique de « *gestion de flotte* » professionnelle et particulière, elle-même enchâssée dans un « *marché unique des déplacements* ».

## La voiture, un transport en commun en devenir ?

Le récent succès de l'introduction du pionnier **ZipCar à la bourse de New York** étonne quand on sait que l'entreprise est déficitaire depuis dix ans. Il étonne moins quand on connaît son expansion régulière, l'enthousiasme des usagers, sans oublier la récente rafale d'annonces dans ce secteur (une chronologie de l'autopartage sera publiée dans le volet 3). Les loueurs automobiles étaient concentrés sur des locations de longue et moyenne durée adressée aux entreprises. Pour les locations au fil de l'eau (en France, dix millions de locations l'an passé, en augmentation de 6,7% sur un an), la clientèle bascule brutalement vers les particuliers et vers les jeunes. La clientèle loisirs génère désormais 60% de l'activité

contre 30% il y a 15 ans (**source Les Echos**).

La prochaine étape est celle de la flexibilité – des durées courtes et variables – et de la complétude – la couverture garantie des divers usages. L'auto-partage classique en effet n'y suffit pas. Il ne fait qu'une partie du chemin, celui des déplacements de proximité. On peut avoir aussi besoin d'une voiture pour un week-end ou des vacances. Plusieurs y ont pensé. Sauf qu'aucun réseau n'a la granularité suffisante pour servir toutes les occurrences et toutes les échelles de mobilités. Cela soulève les enjeux de la station, du stationnement et de leurs réseaux, condition incontournable des développements des partages et d'une marché intégré des transports.

L'auto-partage rend accessible un parc de voitures en location de très courte durée, à l'image du Vélib' pour les vélos. Les options – avec retour à la base ou non, communautaire ou non, électrique ou non, intégré ou non, privé ou public... – multiplient les combinaisons. De fait, la location très courte durée n'est plus loin de l'auto-partage public, posant la question de son statut. Hors c'est précisément la raison pour laquelle les loueurs ne veulent pas reconnaître **la mission de service public accordée à Autolib'**. Face à cette situation, en Amérique du Nord la **Car Sharing Association** entend consolider la dimension éthique de l'auto-partage, excluant les sociétés de location (**voir l'entretien Chronos de Marco Viviani, Communauto**).



La ville **d'Hoboken** aux Etats-Unis a mis en place un service d'auto-partage avec Hertz pour affronter les limites insurmontables du stationnement. C'est dire le rôle crucial du stationnement dans l'auto-partage. C'est la chance des partages : garantir des places de stationnement pour les voitures servicielles. La maîtrise du stationnement en surface est aussi l'opportunité que les villes doivent saisir pour orienter le marché. Le stationnement préférentiel accordé à Autolib' (750 euros la place, soit 2 € par jour) signe sa mission de service public. Ce tarif s'analyse comme une subvention quand il est mis en balance avec le coût de création d'une place de parking souterrain à Paris, 20.000 € à 30.000 €. La voiture devient un service public de facto.

L'objectif est alors de trouver un nouvel équilibre entre l'espace (fixe ou mobile) dédié à la voiture en ville et aux autres modes qui en ont cruellement besoin. Donc favoriser la réduction progressive de l'emprise de stationnement pour les voitures particulières, si l'analyse est conséquente. L'histoire parisienne récente montre la voie. A Paris, on est passé de « *gardez votre voiture, mais ne l'utilisez pas* » (incitation au parking résidentiel), à « *si vous circulez, ce sera moins vite* » (**la multiplication des zones 30**). Il manque encore de franchir un pas vers « *et si vous circuliez autrement* » qu'esquisse timidement Autolib'. Une question de temps. **L'épisode récent du recul politique sur l'affaire des radars** rappelle qu'il faut être habile à la manœuvre pour franchir les étapes suivantes.

Les automobilistes sont plongés dans de multiples contradictions, enkystés dans un siècle de pratiques assidues d'un système automobile qui a façonné leur quotidien et redessiné leur territoire. Résultats ? Ils évaluent leur budget automobile à moins de la moitié de sa réalité. Ils se réclament des valeurs de la liberté automobile, oubliant le stress des congestions. Ils célèbrent la résidence à la campagne en se masquant les budgets temps, pollution et économie des servitudes automobiles. Et soulignent, à juste titre, l'absence d'alternatives. Ils réclament furieusement moins de voitures, au moins en ville, depuis

longtemps mais persistent dans son usage. En 1998 déjà, La vie du rail titrait en double page, « *Les Français sont croyants mais pas pratiquants.* » Si les dimensions utilitaires de la voiture prennent le pas sur ses valeurs statutaires et ses promesses imaginaires, tout reste à faire. Mais il semble bien que le « peak car » ne soit plus loin. A suivre...

Billet publié initialement sur le blog de **Groupe Chronos** sous le titre **“Peak-Car” ou les futurs de l’auto (1)** et **Du Parc à la Flotte ou les futurs de l’auto (2)**.

Photo FlickrR    pixelens photography ;  dogbomb ;  radworld ;  ell brown ;    john faherty photography

### DARBON

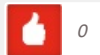
le 28 juin 2011 - 14:29 &bullet; SIGNALER UN ABUS - PERMALINK



*Cette synthèse orientée est l'exemple criant que les bonnes intentions sont dangereuses.*

*Les nouveaux modèles de mobilité qu'ils soient publics, privés ou communautaires ont un point commun : ils incitent la classe moyenne à renoncer à la voiture individuelle au profit d'une combinaison de transport collectifs dont la voiture en partage sera un élément parmi d'autres. Mais cette incitation, préchée par tous, y compris l'auteur de l'article, masque une réalité beaucoup plus cynique et sous les paillettes de la mobilité durable se cache en fait une manipulation de masse absolument scandaleuse. Croyez-vous que les hauts-revenus vont renoncer au confort d'usage d'une voiture individuelle ? Non, ils continueront à se distinguer par l'achat et la possession d'une voiture, quelles que soient ses caractéristiques. Ils seront les passagers clandestin d'un mouvement qui verra le trafic enfin diminuer et la fluidité de la circulation s'améliorer. Ils profiteront de l'effort collectif tout en continuant à jouir du meilleur moyen de mobilité jamais inventé : la voiture individuelle. En somme, ça fera comme à Paris aujourd'hui mais en pire : les pauvres n'ont plus le droit à la bagnole parce que ça pollue et ça prend de la place et les riches font ce qu'ils veulent parce qu'ils peuvent payer. Une fois de plus développement durable rimerait avec intérêt bourgeois, les pauvres n'ont qu'à la jouer collective, leur liberté de se déplacer ils doivent la limiter, le climat change, on a plus de place. Je trouve ça effrayant. Au delà de ses aspects séduisants, l'autopartage qu'elles que soient ses modalités nous promet un monde encore plus contrôlé et fliqué où il faut prévoir un jour à l'avance de partir pour réserver sa voiture, conduire en ayant peur d'avoir un accident car on a pas pris l'assurance la plus chère, galérer pour trouver la place, dire non au copain qui te propose de rester le soir parce que tu dois rendre ta voiture. Ces systèmes présentent de nombreux avantages mais également de nombreuses limites, dont certaines seront à jamais indépassables. Une preuve par l'absurde que ce futur durable est liberticide peut être trouvées dans les noms choisis par la mairie de Paris pour ces systèmes de mobilité du futur Vélib, Autolib, comme si il y avait quelque chose à cacher...*

VOUS AIMEZ



0

VOUS N'AIMEZ PAS



0

LUI RÉPONDRE

### MARCEL

le 28 juin 2011 - 14:31 &bullet; SIGNALER UN ABUS - PERMALINK

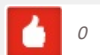


*Quel crédit peut-on apporter à une telle analyse proposée par le groupe Chronos sur l'avenir de l'automobile, alors que ce groupe est en partie financé, en toute indépendance bien sûr, par des philanthropes comme Renault, Peugeot PSA, Vinci, etc. ? En outre, même le titre de l'article est trompeur: on nous promet une "voiture individuelle à la casse" pour mieux nous vendre le concept d'une "voiture servicielle", le grand dada du groupe Chronos...*

*Le Groupe Chronos est un "cabinet d'études sociologiques et de conseil" qui cherche à vendre son concept de "voiture servicielle" en nous faisant croire que cela provient d'une "exploration des mutations du marché automobile"... Drôle de mélange entre pseudo-recherche, constructeurs de voitures, ventes de prestations de conseil et "réflexions sur la mobilité"...*

*L'objectif est clair, maintenir coûte que coûte le système automobile et ses innombrables ravages.*

VOUS AIMEZ



0

VOUS N'AIMEZ PAS



0

LUI RÉPONDRE

### ON / OFF

le 28 juin 2011 - 17:33 &bullet; SIGNALER UN ABUS - PERMALINK



*"voiture servicielle", pourquoi ?*

Est-ce un réel besoin ou une simple transition vers autre chose ?

Ca me fait un peu penser aux différences entre classes éco (système de réservation long et compliqué, espace très limité, pas la moindre attention...) et "affaire" (un vaste espace individuel comprenant de multiples agréments, réservation aisée pour gens aisés...) du transport aérien.

Une autre forme de lutte des classes ?

Et si la résolution du problème de transport serait simplement d'éviter tous transports inutiles ?

Un exemple ? Un camion transportant des porcs français jusqu'en Angleterre, pour revenir avec des porcs anglais. Cela se pratique tous les jours sous prétexte d'une différence de qualité...

Pourquoi ne pas "enseigner" comment élever ces animaux pour obtenir la même qualité ? Oups ! J'oubliais simplement l'avantage concurrentiel de l'un sur l'autre.

Autre exemple ? Plutôt qu'un Internet "civilisé" qui empêchera tout développement du télétravail pour des raisons de sécurité (à juste titre, puisque l'espionnage, oups, pardon, l'intelligence économique sera simplifiée à l'analyse de quelques noeuds matériels Cf. DPI), pourquoi ne pas mettre en place des outils de sécurités (le pluriel est volontaire) décentralisés permettant d'effectuer n'importe quelle tâche (formation, éducation, démarches administrative, production tertiaire) sans devoir systématiquement se déplacer, tout en assurant un "anonymat" garanti en dehors des parties contractantes ?

Une mobilité totale est utopique car ses coûts sont bien trop important pour les ressources à notre disposition.

Le problème de l'explosion démographique a été masqué par une consommation artificielle générant une occupation (que je différencie d'un vrai travail productif ; que vaut-il mieux autour de soi : des petites gens utiles ou des traders ?) qui atteint aujourd'hui ses limites.

Que nous réserve demain ?

Quelques supercherries de nos élites politico-économico-médiatico-xxx pour tenter de repousser l'inévitable.

Et après demain ?

Je m'arrête là, car mon côté Off a largement pris le dessus depuis quelque temps :-)

VOUS AIMEZ



1

VOUS N'AIMEZ PAS



0

LUI RÉPONDRE

### JEAN-SYLVAIN BEAUNE

le 28 juin 2011 - 18:24 &bullet; SIGNALER UN ABUS - PERMALINK



Je crois que vous vouliez écrire Or et non Hors dans "Hors c'est précisément la raison..."

VOUS AIMEZ



0

VOUS N'AIMEZ PAS



0

LUI RÉPONDRE

### AN391

le 28 juin 2011 - 20:20 &bullet; SIGNALER UN ABUS - PERMALINK



La meilleure chose à faire pour accélérer la transition nécessaire du fait du pic de production pétrolier (autour de maintenant), sans devoir nécessairement définir la solution, serait d'augmenter la TIPP de manière très significative, en en mettant éventuellement une bonne part en redistribution directe comptable et mensuelle part égale part habitant, comme proposé par exemple par James Hansen dans sa lettre à Obama (avant les élections) :

<http://www.guardian.co.uk/world/2009/jan/01/letter-to-barack-obama>

A partir de (2), dans ce cas le rationnel est "moins de CO2", mais cela est tout aussi valide avec le rationnel "consommer moins de pétrole".

Mais au lieu de ça que fait-t-on ? On mets sur le marché une partie des réserves stratégiques pour faire baisser les prix :

<http://petrole.blog.lemonde.fr/2011/06/24/dos-au-mur-les-pays-riches-sentendent-pour-puiser-60-millions-de-barils-dans-leurs-stocks/#xtor=RSS-32280322>

On est de toute évidences extrêmement mal barré ...

VOUS AIMEZ



0

VOUS N'AIMEZ PAS



0

LUI RÉPONDRE

## ABCD

le 28 juin 2011 - 21:52 &bullet; SIGNALER UN ABUS - PERMALINK



*Je souhaiterais que tout les inventeurs de fausses bonnes idées concernant les voitures comprennent que:*

*Je veux avoir mon propre véhicule, je veux pouvoir le conduire tout seul et tranquillement à l'endroit où je souhaite aller.*

*Je ne veux pas prendre de passagers, je ne veux pas rentabiliser mon véhicule, je veux pouvoir en profiter sans me faire prendre la tête par je ne sais quel abruti qui me raconte des trucs dont je n'ai rien à faire, qui a une sale gueule, et qui pue.*

*Je veux pouvoir rouler tranquillement en écoutant la musique qui me plaît, passer par l'endroit que je veux et arriver quand bon me chante.*

*Ma voiture est à moi, et je veux en disposer selon mon bon vouloir et sans être tributaire des autres!!!*

*Foutez-vous dans le crâne une bonne fois pour toute que je refuse de prendre des passagers et que je n'ai aucune envie de partager quoi que ce soit, je veux qu'on me laisse tranquille, je veux conduire ma bagnole dans le calme et la sérénité!!!*

*Alors au lieu d'essayer de nous faire croire qu'il faut absolument "créer" de nouvelles façons de conduire, commencez par améliorer les infrastructures pour que je puisse aller d'un point A à un point B en toute tranquillité, en toute sécurité, rapidement, et surtout sans risquer de me faire extorquer de l'argent par la flicaille qui essaye de faire croire que c'est pour ma sécurité alors que c'est juste pour le fric!!!*

VOUS AIMEZ



1

VOUS N'AIMEZ PAS



0

LUI RÉPONDRE

## HIROKO

le 29 juin 2011 - 3:40 &bullet; SIGNALER UN ABUS - PERMALINK



*Comment expliquer a ces cabinets d études qui n ont jamais mis les pieds en dehors de la capitale la réalité du monde...*

*J habite dans le var , qui est plutot loin d être un département désertique... et pourtant... transport en commun chaotique, reseau routier hors d Age et sous dimensionné (ne parlons meme pas des périodes estivales ou il est impraticable ) et surtout un tissu industriel dissemené sur des centaines de kilomètres...*

*Comment voulez vous partager une voiture quand vos collegues habitent a 15 kilomètres de chez vous et que 45 minutes sont nécessaires au parcours de ces 15 kilometres supplémentaires ?*

*La faute notamment a la grande mode écologique qui consiste a transformer des 2 voies en une seule voie avec des pistes cyclables geantes ... oui mais quand il fait 35 degrés sous un soleil de plomb et que vous êtes a 20 de votre lieu de travail votre velo reste au garage .*

*La bêtise a paris comme dans certains départements c'est d entasser les gens alors qu on vide des régions, et ensuite on s étonne d avoir des problèmes de transports ...*

VOUS AIMEZ



1

VOUS N'AIMEZ PAS



0

LUI RÉPONDRE

## LOUISIANE

le 29 juin 2011 - 9:23 &bullet; SIGNALER UN ABUS - PERMALINK



*La résistance au changement est connue ..mais si on touche à la voiture, alors là c'est affligeant.*

*Et lorsque l'on lit certains commentaires, ils sont à pleurer.*

*La société de consommation a vidé les cerveaux et nous le savons depuis longtemps.*



*"je veux", le crédo des imbéciles...la pollution, les effets sur la santé, la laideur des emplacements de voitures, la destruction pour exploiter le pétrole..tout cela du "pipi de chat" par rapport à mon "désir".*

*"conserver sa voiture individuelle" et surtout pas de partage...pas de combats pour des transports en commun adaptés, sur l'ensemble du territoire : Voilà, un sujet de "lutte des classes" pour le PS. "Touche pas à ma voiture"...Monstrueux de bêtise. Les capitalistes se frottent les mains, ils ont carte blanche.*

*"Et fuir dans un désert le reste des humains".*



Et attendons la fin du pétrole, les voitures volantes et puis meeeeeeeeerde à la bêtise, à l'aveuglement.

VOUS AIMEZ  0 VOUS N'AIMEZ PAS  0

LUI RÉPONDRE

**AN391**



le 29 juin 2011 - 9:36 &bullet; SIGNALER UN ABUS - PERMALINK



@Louisiane,

*"Et lorsque l'on lit certains commentaires, ils sont à pleurer."*

*Si vous faites référence au commentaire d'Abcd, je pense que vous ne l'avez pas lu avec l'ironie sous-entendue (et voule)*

VOUS AIMEZ  0 VOUS N'AIMEZ PAS  0



LUI RÉPONDRE

**AN391**

le 29 juin 2011 - 9:37 &bullet; SIGNALER UN ABUS - PERMALINK



*voule -> voulue , désolé*

VOUS AIMEZ  0 VOUS N'AIMEZ PAS  0

LUI RÉPONDRE



**DENARD**

le 29 juin 2011 - 11:13 &bullet; SIGNALER UN ABUS - PERMALINK



@Abcd

*Rien à ajouter à ton commentaire, je pense qu'on s'entendrait très bien.*

VOUS AIMEZ  0 VOUS N'AIMEZ PAS  0

LUI RÉPONDRE

**DARBON**



le 29 juin 2011 - 11:17 &bullet; SIGNALER UN ABUS - PERMALINK



@louisiane,

*les postures moralistes comme la votre sont ce qui mine la gauche française depuis miterrand,*

*On a pas le droit d'avoir un avis différent, on est tout de suite affligeant... Cette approche béni oui oui empêche tout vrai débat, et surtout vous empêche vous de voir la réalité en face : avec ou sans "les comportements exemplaires" des français, le Monde survivra avec ous ans l'humanité et ces chantages au futur écologistes, économiques ou encore démographiques ne sont que des instruments de coercition mentale utilisés au présent par les capitalistes que vous détestez. Sortez de la caverne, ouvrez les yeux et soyez solidaires des gtravailleurs qui ne veulent pas passer 1h30 en transport en commun pour aller au travail mais 30 min dans une voiture à eux et tous les avantages qu'elle leur procure !*

VOUS AIMEZ  0 VOUS N'AIMEZ PAS  0

LUI RÉPONDRE

**AN391**

le 29 juin 2011 - 13:24 &bullet; SIGNALER UN ABUS - PERMALINK



@darbon

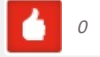
*Mais c'est même pas une histoire d'écologie (ou plus qu'), mon vieux, demande à Christophe de Margerie par exemple ce qu'il pense du nombre de barils qui seront dispos par jour à la conso dans quelques années.*

@Lousiane

*Mes excuses, il se pourrait en effet que le message d'Abcd ait été sans ironie,*

impressionnant

VOUS AIMEZ



0

VOUS N'AIMEZ PAS



0

LUI RÉPONDRE

**CHKU**

le 29 juin 2011 - 14:15 &bullet; SIGNALER UN ABUS - PERMALINK



*Margerie, il se fait pas de soucis, il sait que les batteries et les voitures électriques c'est une solution à toute pourrie, il sait aussi que quand Total fera faillite, il sera mort et je pense qu'il se soucie beaucoup moins d'avenir que d'autres. De toute façon s'il voulait agir de façon éthique il ne lui resterait qu'une solution : suicider Total. Hélas, c'est vrai on vit dans un monde pourri où quoi que tu fasses tu es complice du système postcolonial d'asservissement de la planète et de ses habitants. Et moi je pense, que ces conneries sur la mobilité durable, ça sert juste à dégrader la qualité de vie des habitants des pays riches juste pour créer un relais de croissance pour une industrie automobile incapable d'innover et de faire ce qu'on attend d'elle des voitures à moins de 5000 euros pas polluantes et fiables.*

VOUS AIMEZ



0

VOUS N'AIMEZ PAS



0

LUI RÉPONDRE

**AN391**

le 29 juin 2011 - 14:28 &bullet; SIGNALER UN ABUS - PERMALINK



@Chku

*Vous êtes un gros con, allez voir sur Manicore ou blog Matthieu auzanneau si de margerie ne vous plaît pas*

VOUS AIMEZ



0

VOUS N'AIMEZ PAS



0

LUI RÉPONDRE

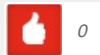
**CHKU**

le 29 juin 2011 - 18:11 &bullet; SIGNALER UN ABUS - PERMALINK



*Superbe : comme dirait un Jésus des temps modernes, que celui qui n'a jamais consommé la moindre goutte de pétrole jette le premier baril ! Nous sommes tous des pêcheurs, et Margerie à peine un peu plus que nous. Mais perso, je chercherais pas à me racheter en faisant exprès de prendre le RER.*

VOUS AIMEZ



0

VOUS N'AIMEZ PAS



0

LUI RÉPONDRE

**DENARD**

le 29 juin 2011 - 18:22 &bullet; SIGNALER UN ABUS - PERMALINK



@AN391

*"On est de toute évidences extrêmement mal barré ..."*

*> autant kiffer dans sa bagnole tant qu'on peut ! t'es super mignon !*

VOUS AIMEZ



0

VOUS N'AIMEZ PAS



0

LUI RÉPONDRE

**DAVID**

le 30 juin 2011 - 17:22 &bullet; SIGNALER UN ABUS - PERMALINK



*@darbon La liberté, ce n'est pas "moi d'abord et tant pis pour les autres". Ça, ça n'est pas la liberté, c'est même tout le contraire, la loi du plus fort, la tyrannie. Révisez votre bac de philo srcogneugneu !!*

*Donc, c'est simple : votre bagnole nous étouffe, elle nous prend de la place, à nous piétons, cyclistes, riverains (qui sommes aussi des automobilistes, mais pas toute notre vie, heureusement on ne dort pas dans la voiture).*

*L'époque des cowbos et de John Wayne, c'était sympa, mais c'est terminé, on est au 21ème siècle.*

@Abcd : Rassurez tout le monde, c'était pour du rire hein ??

VOUS AIMEZ



0

VOUS N'AIMEZ PAS



0

LUI RÉPONDRE

**JOHN WAYNE, NÉ MARION ROBERT MORRISON**

le 30 juin 2011 - 17:32 &bullet; SIGNALER UN ABUS - PERMALINK



@DAVID

Pan, t'es mort !

bon ben je vais faire de la ICD avec la VDA, et je vous laisse le peak car a escalader, Bye !

J'ai gagné, non ?

VOUS AIMEZ



0

VOUS N'AIMEZ PAS



0

LUI RÉPONDRE

**GEORGES**

le 2 juillet 2011 - 23:49 &bullet; SIGNALER UN ABUS - PERMALINK



Je ne crois pas que cela ait été cité mais ça va exactement dans le sens de l'article : <http://www.getaround.com/>

VOUS AIMEZ



0

VOUS N'AIMEZ PAS



0

LUI RÉPONDRE

**@SARAHACHARD**

le 4 juillet 2011 - 16:33 &bullet; SIGNALER UN ABUS - PERMALINK



Bonjour,

Quelques uns des commentaires m'étonnent fortement car je trouve l'article plutôt pertinent et argumenté...

Tout d'abord et bien que le titre de l'article soit intentionnellement provocateur, le titre ne dit pas : non à la voiture ... mais simplement que notre façon d'utiliser la voiture aujourd'hui n'est pas idéale et n'en déplaît aux contradicteurs elle n'est ni durable ni soutenable...

Personnellement, -et selon certains organismes de statistiques en raison de ma génération Y- je ne suis pas une "tout-automobiliste" – mais simplement une admiratrice de voiture qui ne voit aucun problème à varier mes modes de mobilité... Il me semble que comme pour tout l'excès est à bannir ... y compris en ce qui concerne nos usages modaux. De toute façon, d'un certain point de vue nous faisons déjà ce calcul : quand vous prenez l'avion pour vous rendre dans un autre pays : vous le prenez parce que vous savez pertinemment que prendre la voiture serait une perte de temps. De la même façon, certains citadins- à l'exemple de Paris- préféreront utiliser les métros, plutôt que de passer des heures dans les embouteillages...

Si je vais à 300 m de chez moi, je n'ai pas besoin de prendre ma voiture ! Par contre si je fais 30 km et que je n'ai pas d'alternatives efficaces à ma disposition je n'hésiterais pas à prendre ma voiture. De la même façon, si je dois me rendre à un rendez-vous et que j'ai deux kilomètres à parcourir, en fonction du temps que j'aurai de disponible et des alternatives modales qui me seront proposées – je sais que je ne prendrai pas le vélo sous peine de rebuter mon interlocuteur et qu'il est fort probable que je sois amenée à prendre la voiture...

La voiture est avant tout un outil de déplacement parmi tant d'autres... et je ne vois pas quel intérêt et quelle image positive on véhicule quand on met plus de temps pour se rendre d'un endroit à un autre et qu'on est coincé au milieu de milliers d'autres conducteurs... La voiture avec un environnement comme dans les pubs ça fait rêver... mais ça s'arrête là !

Je vous invite à regarder cette simulation de flux de trafic pour comprendre les embouteillages : <http://www.traffic-simulation.de/french> .... La solution : une gestion plus intelligente de nos transports... IBM travaille dessus mais si on s'entête à ne pas changer... on sera limité à la première (vitesse)... Partager nos trajets (covoiturage) ou partager notre bien (autopartage)... je ne vois rien de "pauvre" derrière... au contraire c'est un enrichissement... et pour les "free riders" qui continueront d'avoir une voiture c'est leur choix ... pourquoi les prendre comme exemple ?... et qui plus est rien ne vous empêche d'avoir une voiture et de la mettre dans un réseau d'autopartage P2P

*(peer to peer). Avec l'autopartage et le covoiturage vous n'aurez jamais essayé tant de véhicules ! Qui plus est pour ce qui est des disponibilités des voitures — pour ne pas rester sur le trottoir— ... plus nous serons à tenter l'expérience, plus rapidement la masse critique sera atteinte et plus facilement on aura accès à un véhicule ! ... Bien évidemment ces modes de transports seront plus facilement développés dans les villes en raison de la densité de population... mais déjà dans les campagnes et à un niveau moindre des transports à la demande se mettent en place... Enfin, ces systèmes d'autopartages ou de covoiturages viennent compléter une offre de transport en commun quasi-inexistante pour la nuit...*

*En ce qui concerne les véhicules électriques et ceux hybrides, j'ai envie d'y croire, notamment parce qu'on ne compte plus les externalités négatives liées aux voitures avec des moteurs à explosion (pollution sonore pour les voisins, contamination, problème de santé...) et dans le cas de la France, l'électricité étant peu émettrice de CO2 (notamment en raison de la proportion d'énergie nucléaire dans notre mix énergétique), la pollution ne serait pas déplacée mais éliminée... Les idées fourmillent pour augmenter les distances à parcourir, diminuer l'attente de rechargement et baisser les prix...*

*Les innovations technologiques qui sont créées aujourd'hui sont aussi des accélérateurs vers ce changement... aujourd'hui une simple application peut nous recommander le mode de transport le plus rapide, le plus efficace.... Bien sûr cela implique en partie qu'on rogne un peu sur notre vie privée mais beaucoup d'entre nous le font déjà en s'enregistrant sur des sites et en acceptant les conditions générales sans même prendre le temps de les lire... En outre, la CNIL en France se charge de défendre cette liberté !*

*Ce n'est pas ce qu'on a en notre possession qui fait de nous ce que nous sommes mais ce que nous faisons des choses qui sont à notre disposition...*

VOUS AIMEZ  0 VOUS N'AIMEZ PAS  0 LUI RÉPONDRE

### 3 pings

« Peak-car ou les futurs de l'automobile » meridianes le 28 juin 2011 - 11:47  
[...] <http://owni.fr/2011/06/28/la-voiture-individuelle-une-idee-bonne-pour-la-casse/> [...]

La voiture individuelle : une idée bonne pour la casse! « Le fil d'infos vu par la CFTC des Hôpitaux de Strasbourg le 2 juillet 2011 - 15:06

[...] Via Scoop.it – Environnement par la CFTC HUSPréoccupations écolos, saturation urbaine et crise et c'est la fin du règne de la voiture individuelle au profit du véhicule serviciel et du partage. L'occasion de se pencher sur les projets les plus prometteurs. Ce dossier en trois volets explore la mutation du marché automobile. Que comprendre des signes que ne cesse de produire la demande ? Qu'entendre derrière ces initiatives brouillonnes de l'offre ? Quelle place pour les autorités dans ces perspectives de maîtrise des mobilités ? Quid du jeu d'acteurs qui chamboule les positions bunkerisées des constructeurs ? Comment le numérique urbain rend-t-il possible techniquement et économiquement des innovations de rupture ?...Show original [...]

En passant, débat ouvert sur les transports « Idealogie » SiZ-o Lab' – – – Architectures Sociétales le 22 octobre 2011 - 16:37

[...] Comments La voiture individuelle: une idée bonne pour la casse! – <http://owni.fr/2011/06/28/la-voiture-individuelle-une-idee-bonne-pour-la-casse/> Tags: [...]