

METROPOLITRAIN



A L A I N K R A K O V I T C H



Un livre de la collection *Sens*

S O M M A I R E

I N T R O D U C T I O N	1 5
La mobilité des villes milliardaires	
C H A P I T R E I	2 7
Cinq voyages aux heures de pointe	
C H A P I T R E I I	4 5
Le <i>mass transit</i> ou l'exceptionnel au quotidien	
C H A P I T R E I I I	7 1
Le train, colonne vertébrale de la zone dense	
C H A P I T R E I V	8 5
Entre le train et le rail, un lien fusionnel	
C H A P I T R E V	9 7
Le train sous une seule main	
C H A P I T R E V I	1 1 9
Les « Petits Collectifs », ou une communauté de destin	
C H A P I T R E V I I	1 3 1
Redessiner les lignes	
C H A P I T R E V I I I	1 4 5
Le défi des premiers et derniers kilomètres	
C H A P I T R E I X	1 5 9
Se recentrer sur les voyageurs	
C O N C L U S I O N	1 7 9
Simplifier le <i>mass transit</i>	

I N T R O D U C T I O N

La mobilité des villes milliardaires

En 2014, l'Organisation des Nations Unies confirmait que la majorité de la population mondiale vivait désormais en milieu urbain. Avec près de 37 millions d'habitants, l'agglomération de Tokyo (Japon) est la zone urbaine la plus importante du monde, suivie par de nombreuses villes géantes. D'ici 2050, ce sont même 6 milliards de personnes qui vivront en ville, sur les 9 ou 10 milliards que comptera l'humanité. Des dizaines d'agglomérations abriteront chacune autant de population qu'autrefois des États ou des empires entiers.

Ce changement n'est pas seulement quantitatif. C'est un basculement historique, irréversible. C'est un bouleversement de notre imaginaire et de nos sociétés, liées depuis les origines aux richesses agricoles et foncières d'une terre rurale. C'est également un bouleversement de nos modes de vie. Un citoyen a accès à une offre de services d'emplois et d'éducation sans équivalent avec le monde rural. Et il ne vit pas dans son immeuble comme un fermier traditionnel dans sa ferme. Il se déplace, multiplie les contacts et les opportunités, va d'un quartier, d'une ville ou même d'un pays à l'autre. Parmi les multiples promesses de la

METROPOLITRAIN

ville, la possibilité de se déplacer facilement et librement est majeure. Tout autant que le logement, les transports sont cruciaux. L'accroissement du nombre d'humains en zones urbaines n'est pas qu'une augmentation statique, elle crée du mouvement de façon exponentielle. Une ville de 30 millions d'habitants impressionne par sa taille, mais aussi parce qu'y ont lieu chaque année plusieurs milliards de voyages.

Les déplacements dans ces villes-mondes qui nous attendent ont été imaginés dans la littérature ou le cinéma de science-fiction : on y voit des voitures volantes, des trains magnétiques, des fusées transcontinentales, voire de la téléportation... Même dans l'imaginaire, ce qui caractérise ces zones, c'est aussi bien la densité en habitants que la densité en déplacements, car chaque habitant est plusieurs fois par jour un voyageur. Et si l'on n'y prend garde, à la concentration dans les logements correspond inéluctablement la concentration dans les transports, individuels ou collectifs. Avec les embouteillages gigantesques, les trains ou les bus bondés que nous connaissons.

Les villes millionnaires en femmes et en hommes sont milliardaires en déplacements. Jamais de telles concentrations humaines n'avaient été atteintes auparavant. 43 000 habitants au kilomètre carré à Manille, 40 000 au Caire, 23 000 à Mumbai et... 21 000 à Paris *intra-muros*, qui du point de vue de la densité démographique dépasse Tokyo, Delhi ou Lagos ! En termes de mobilité, on compte par exemple 3 milliards de voyageurs en transports en commun par an en Ile-de-France, et 6 milliards en voiture. À Tokyo, pour le seul réseau ferré, on atteint 14,5 milliards !

LA MOBILITÉ DES VILLES MILLIARDAIRES

Dans le siècle qui commence, c'est aux ingénieurs, aux urbanistes, aux politiques de prendre la suite des artistes et de construire ce qui jusqu'ici n'a été que rêvé. De sortir des images futuristes pour parvenir à un service irréprochable rendu à chacun. Cette tâche est immense, elle requiert une grande imagination, au service du réel.

La mobilité, un droit fondamental

Avec de telles migrations quotidiennes, nous changeons d'époque. Même dans les pays émergents, les citadins du XXI^e siècle ne ressembleront pas à leurs homologues du siècle précédent. Ils concevront la vie en ville comme un droit naturel, puisque l'urbain est devenu la norme. Ils seront éduqués, informés et mobilisés par les réseaux sociaux. Ils peuvent déjà et pourront de plus en plus comparer entre eux les modes de transport de leur ville. Ils seront capables de comparer les systèmes de transport de différentes villes, car bien souvent on sera né dans telle agglomération, on aura étudié dans telle autre pour partir travailler dans une troisième. La mondialisation a déjà fait de ces villes-mondes un immense archipel où les modes de vie s'uniformisent, où règnent à la fois concurrence et coopération. On ne comprendra plus qu'à l'heure d'Internet et de la 5G, un mode de déplacement qui fonctionne là-bas ne soit pas appliqué ici.

D'un bout à l'autre de la planète, riches ou pauvres, les nouveaux citadins seront toujours plus sensibles à la pollution de l'air, au bruit, à la qualité de vie, à l'empreinte écologique de leur ville, qui n'est déjà plus une question d'opinion,

METROPOLITRAIN

mais de survie. L'inquiétude, voire la colère causée par une vague de pollution, n'a pas de parti, elle s'exprime quel que soit le régime politique. Les citoyens ne voudront plus subir, mais coconstruire et avoir leur mot à dire sur un système de mobilité qui représente de colossaux investissements collectifs, qu'ils soient privés ou publics. Mais aussi parce que le transport a un impact déterminant sur le quotidien, le vécu, le confort de vie de chacun. À un tel niveau de densité et de risques écologiques, aucun passe-droit réservé à une élite, ni aucune injustice dans le droit à la mobilité ne seront tolérés ni même vraiment possibles. La voiture la plus coûteuse n'avancera pas plus vite que les autres, et les éventuelles flottes de drones taxis ne seront qu'un complément à la mobilité collective. Les transports devront se démocratiser et offrir le « luxe urbain » pour tous, la meilleure façon d'aller d'un point à un autre. Les contraintes urbanistiques impliquent d'ores et déjà un impératif politique d'équité sociale et de santé environnementale.

Les citoyens à venir voudront des quartiers apaisés, des déplacements plus doux, plus propres, plus sécurisés, plus individualisés. Ils deviendront bien plus exigeants, car les technologies du transport ne cesseront de se perfectionner, par les automatismes, l'intelligence artificielle, le numérique. Ils s'attendent à un niveau de qualité sans précédent, car dans des villes milliardaires en déplacements, dans ces agglomérations inouïes, le poids des infrastructures du passé, le fardeau des normes ne pourront plus longtemps être une excuse.

Plus le temps passe, et moins il y aura une place pour l'erreur, l'ajustement à la marge ou l'attentisme. Le *mass transit*, autrement dit le transport collectif en zone dense, se doit

LA MOBILITÉ DES VILLES MILLIARDAIRES

d'atteindre une qualité de prestation, un niveau d'excellence qui nous apparaissent aujourd'hui encore inaccessibles. Le défi est mondial. Toutes les grandes villes sont ou seront confrontées aux mêmes problèmes. Dans ce domaine, toute innovation vertueuse, qu'elle soit technique ou sociale, tombera dans le pot commun et pourra être rapidement adoptée à l'autre bout de la planète. Elle aura une valeur universelle et sera porteuse d'une exigence d'excellence.

Bien sûr, le besoin et donc le droit au transport, ferré ou non, concerne tout autant les habitants qui vivent dans le monde rural, zone d'habitat diffus, que les habitants des villes, qu'elles soient petites, moyennes ou grandes. La réflexion sera néanmoins focalisée dans cet ouvrage sur ces zones denses, qui concentrent des enjeux spécifiques, et plus particulièrement sur l'Ile-de-France.

Viser de nouveaux standards du transport ferroviaire

Avec les trafics des villes-mondes, et grâce aux progrès technologiques, c'est le système de transports qui doit coopérer avec l'utilisateur, s'adapter, proposer une solution globale. Cette rupture est nécessaire car quels que soient les progrès déjà réalisés, un vrai besoin de transformation s'exprime chez les voyageurs. D'après une enquête récente, un Francilien sur deux souhaite quitter l'Ile-de-France, et le réseau de transports y est pour beaucoup¹. Le citoyen,

1. Forum vies mobiles, Obsoco.

METROPOLITRAIN

le citoyen supporte de moins en moins que le temps de transport soit du temps d'incertitude, du temps perdu, du temps subi. Il souhaite et bientôt exigera un temps intelligent, un temps utile, un temps où chacun est relié à la ville et non prisonnier d'un choix hasardeux ou d'un aléa du réseau.

Cette excellence n'est pas un supplément d'âme, elle est la condition *sine qua non* pour que des millions d'habitants, des milliards de voyageurs, se sentent faire partie d'un même espace-temps. Il y a urgence, car les volumes ne cessent de grossir, avec des exigences bien supérieures à celles d'une époque où le train était à lui seul un événement. Il va aujourd'hui de soi, et on en attend bien plus.

Face à la croissance et la complexité des flux et des systèmes de mobilité, une solution s'impose : la simplification.

Pour y parvenir, je propose plusieurs ruptures fortes.

Nous devons réaffirmer le caractère central et irremplaçable du train en zone dense, à rebours de l'hégémonie de l'automobile, même intelligente. Avec les avancées technologiques de l'automatisation, le ferroviaire restera le seul à concilier capacité, vitesse, sécurité et confort. Il faut s'en convaincre pour ne pas se contenter de demi-mesures, ne pas continuer à sous-investir dans les infrastructures nécessaires.

Il est essentiel aussi de simplifier toutes les composantes de la mobilité.