

## Le déclin annoncé de l'auto-immobile

**Article paru dans la revue Transports, mai-juin 2007, n°443**

**Bruno MARZLOFF, Groupe Chronos**

Dernier ouvrage : *Mobilité. Trajectoires fluides*. CERTU. L'Aube. 2006

"350 heures par an de sexe contre 450 heures par an à la recherche de parking. Il y a quelque chose qui ne tourne pas rond !". C'est la formule décapante d'un bandeau du site de ZipCar, leader américain et sans doute mondial de la voiture en libre service.

Ce qui ne tourne pas rond, c'est la voiture. Toujours à Boston, qui a vu la naissance fin 1999 de ZipCar, une jeune automobiliste interrogée dans le cadre d'une étude Chronos conduite pour Vinci Park : "Je cherche une alternative à la voiture, pas des moyens pour améliorer l'utilisation de ma voiture."

La mobilité de la voiture en ville s'est vue contrariée au fil du temps au point qu'on doit s'interroger sur son si faible usage – 5% de son temps de vie – face à une si forte mobilisation d'espaces, de coûts et de temps perdus de la voiture particulière. On ne peut s'en remettre à l'incantation des solutions alternatives. Le meilleur réseau de transport collectif ne saurait remplacer définitivement la voiture. Il existe des moyens de sortir de cette impasse. L'un d'entre eux est la voiture en libre-service. Justement, les annonces se multiplient sur le front du "collectif-individuel". Après les VLS (vélos en libre-service), voici d'autres VLS (voitures en libre-service). Mais ces initiatives devront s'accompagner d'autres mesures pour redonner à la voiture sa pleine mobilité.

La voiture cherche sa place dans la ville d'aujourd'hui, dit-on. Est-ce que la voiture ne cherche pas surtout sa mobilité ? N'est-on pas à un moment où se repense radicalement la voiture ?

Le professeur Donald Soup de l'Université de Los Angeles, dans un ouvrage qui vient de paraître – "The High Cost of Free Parking" –, prétend que le coût pour la collectivité du stationnement sur l'espace public correspond au budget de la sécurité sociale ou à celui de la défense nationale des Etats-Unis. Lucide vision au pays du "tout-voiture".

Toujours aux Etats-Unis, une jeune femme interrogée sur ZipCar (location en partage) : "La meilleure chose à propos de ZipCar, c'est la place de la voiture. It's YOURS! C'est le stationnement auquel elle me donne accès qui fait l'intérêt de cette location". On achète le stationnement avec la voiture pour le temps de son usage. Indéniable réussite industrielle avec 2500 voitures et 85.000 abonnés au compteur et l'export du modèle à Londres, après Boston, Chicago, Washington ..., ZipCar démontre l'impasse du "trop-voiture". Son patron prétend d'ailleurs que chaque voiture ZipCar sur le marché supprime 20 à 25 voitures particulières. Peu avare d'une communication frappante, le même ZipCar sur son site internet : "350 heures par an de sexe contre 450 heures par an à la recherche de parking. Il y a quelque chose qui ne tourne pas rond !". Ce qui ne tourne pas rond, c'est la voiture.

Revenons en France. Le Parisien (27/03/07) rappelle que les problèmes de stationnement sont en 2e position dans les tracas les plus cités par les Français (40%), les embouteillages sont en 4e position (24%). Dans quels espaces se prélèvent les stations-vélo en construction à Paris ? sur les emplacements publics de stationnement voiture. Où vont rouler ces 20.000 vélos et tous les autres ? La question n'est pas résolue. Les pistes cyclables ne sauraient contenir ces flux. Les voies de bus ne les accueilleront qu'au prix d'une baisse drastique de leur vitesse commerciale. Les voitures vont frôler l'apoplexie si on leur impose cette cohabitation. Restent les trottoirs ! Les Japonais font la démonstration que des trottoirs élargis supportent cette coexistence en toute civilité et sécurité. Mais l'extension du trottoir se fait au détriment de la voiture en stationnement le long de ces trottoirs. Au Japon, c'est simple, la voiture est interdite de stationnement et même d'accostage depuis longtemps et libère ainsi de l'espace pour la cohabitation.

En matière de mobilité urbaine, rien ne sera plus comme avant : ni les pratiques, ni les analyses, ni les modèles. Les regards s'affranchissent du tissu d'évidences qui soutenaient hier les mobilités urbaines. Les certitudes vacillent. En regard, une conviction : l'espace de stationnement le long des trottoirs est trop important pour qu'il soit abandonné à des voitures, ventouses pour la plupart. Pourtant, la place de la voiture le long des trottoirs est tellement évidente qu'elle n'est même pas questionnée. C'est un "sanctuaire" qu'on n'imagine pas violer. Pourtant ce sanctuaire masque une nouvelle distribution de la mobilité en ville, sinon solution, du moins point de départ d'une approche nouvelle de la fluidité urbaine.

Nous arrivons au moment où la disponibilité de l'espace redéfinit la voiture. La voiture n'a de sens que si elle est accessible, si elle est mobile, si elle peut circuler et si elle peut se poser là où on le souhaite. On ne peut plus envisager la mobilité automobile sans la conjuguer à des espaces de transit et à des espaces de

circulation maîtrisés et fluides. Le stationnement, dans son fonctionnement actuel, est un frein à la mobilité urbaine et non un fluide. L'immobilisme forcé de la voiture renvoie à une incohérence de l'offre urbaine et conduit évidemment à une incohérence des pratiques des automobilistes, voire à une délinquance. Quel automobiliste pourrait prétendre à aucun accroc de stationnement (double file, passage piéton, place réservée...) ? La voiture en ville est en impasse. Dès lors la question se pose de savoir comment faire pour que la voiture ne soit plus un obstacle à sa propre fluidité en plus d'être une gêne pour les autres flux ? Comment le stationnement peut-il devenir la pierre angulaire d'une mobilité urbaine apaisée ? Comme le parking peut-il devenir un accélérateur de fluides au lieu d'une gigantesque aire de stocks mal gérée ?

Où met-on les priorités ? Dans les flux ou dans les stocks ? Où met-on les convictions ? Dans la congestion et sa répression associée, ou dans l'intelligence ? Si on admet que l'exigence est de faire circuler piétons, bus, voitures et vélos, alors il faut repenser l'aménagement de la voirie de façon radicale, supprimer tout aussi radicalement ce mode de stationnement pour les voitures particulières et trouver des régulations intelligentes pour les autres formes d'usages de la voiture. L'immense place ainsi libérée ouvre la voie à la libération des flux – et singulièrement ceux de la voiture – et à une respiration de la ville, sans compter les bénéfiques secondaires (écologique, économique, esthétique...). Rappelons que ce dispositif est généralisé à Tokyo, à Amsterdam, etc., sur tous les axes. Notons que la règle prévaut déjà sur certains grands axes de nombreuses villes, dont Paris. La généralisation pose problème ? C'est certain ! On ne se désintoxique pas du jour au lendemain, mais il y a bien un jour où la société décide que personne ne fumera plus dans les espaces publics ! Comment faire pour que les voitures particulières ne stationnent plus ? Leur offrir des alternatives ? Certes, des transports collectifs, de la marche et maintenant des vélos. Admettons que c'est court et souvent de l'ordre de l'incantation !

Dans de nombreux cas, seule la voiture peut remplacer la voiture. Reste alors la voiture en partage. L'initiative de la voiture en partage du sénateur Roland Ries, adoptée par le Sénat en première lecture dès 2006 paraît incontournable. Ce projet de loi ménage la fluidité de la voiture en partage avec des espaces de stationnement et de circulation réservés.

Gardons-nous du contresens : on ne fera pas disparaître la voiture si on veut maintenir une mobilité efficace pour tous. La voiture a une place incontournable dans la chorégraphie des déplacements urbains. En revanche, il y a lieu d'une part de penser des alternatives, des articulations, voire des hybridations de modes de déplacement et d'autre part de repenser la voiture dans une économie de la mobilité urbaine avec pour objectif une réduction drastique de sa place à l'arrêt. Le seul contresens ici est l'auto-immobile ! Une voiture, il faut que cela flue ! 95% du temps d'une voiture inerte, en stationnement, c'est un gâchis innommable, 30% du temps de conduite en ville consacré à la recherche de stationnement aux Etats-Unis, c'est ridicule. N'importe quel chef d'entreprise fait rouler sa flotte à flux tendus et aucun entrepreneur un peu avisé n'accepterait de son entreprise le dixième de perte de productivité qu'il inflige à sa voiture personnelle.

C'est l'éveil de ces points de vue, conjugués à d'autres prises de conscience, qu'il faut voir dans les initiatives dont nous ne voyons que les prémices. La voiture recherche la mobilité perdue par sa trop forte présence. Pour retrouver cette mobilité, les projets industriels vont plus vite que les institutions publiques pourtant parties plus tôt. Donc, ZipCar après Londres affiche des visées sur le continent européen. Keolis accompagne depuis février à Lille une offre de voitures en partage. Le couple Vinci-Avis a annoncé en mars le lancement d'une société dédiée aux voitures en partage, avec une première expérimentation parisienne d'ici là. Le marché bruisse de projets et les annonces feutrées des transporteurs et loueurs se glissent en coulisses. Le curieux de l'affaire est de ne rien entendre du côté des constructeurs automobiles. Faisons-leur crédit... Certaines annonces sont plus explicites et de nouveaux acteurs inattendus se manifestent. Ainsi, dans un entretien (publié en ligne) accordé à Villes 2.0 – un chantier de réflexion sur la ville qui associe la FING, Chronos et Tactis –, Jean-Charles Decaux, président de JCDecaux annonce : "JCDecaux donnera de la tête et des épaules et [...] s'ouvrira à la voiture en partage, comme il l'a fait dans le vélo".

Le vélo ! parlons-en justement. Si la terminologie de "collectif-individuel" est reprise par Jean-Claude Decaux soi-même, peu suspect d'affinités collectiviste, c'est qu'elle fait sens. Velo'v à Lyon fut le révélateur de l'intelligence dans le partage. Le partage, ce sont "des" intelligences. Le partage est une donne contemporaine qui appelle à repenser nos civilités, nos urbanités, nos sociabilités et la fluidité qui en est issue. On apprend à partager des voies hier dédiées. Demain, on apprendra à partager le trottoir entre piétons et cyclistes et le passage piéton sera concédé à l'automobile, inversion d'un paradigme et autre forme de partage de la voie. On partageait les bus. On partage maintenant les vélos. On partagera demain les voitures. Peu importe le modèle ! La multipropriété existe depuis longtemps pour les maisons de vacances, et les Japonais l'expérimentent aussi pour la voiture. Mais la meilleure réponse est sans doute celle que formule une jeune automobiliste récemment interrogée dans le cadre d'une étude Chronos conduite pour le Predit : "Je cherche une alternative à la voiture, pas des moyens pour améliorer l'utilisation de ma voiture."

Comment se conçoit ou plutôt comment s'active cette intelligence au delà des intelligences sociale et urbaine ? La terminologie anglo-saxonne, "smart", renvoie à une intelligence des moyens : "smart phone", "smart card", "smart car" pour une "smart city". Autrement dit, les performances des technologies rendent aujourd'hui possibles ce qui ne l'était pas hier. Ainsi, les travaux de Bill Mitchell au prestigieux Massachusetts Institute of Technology en concertation avec la RATP d'une part et General Motors d'autre part exploitent cette intelligence. Le programme s'appelle d'ailleurs Smart City. La smart car qui en est issue est un véhicule électrique en usage partagé. Il contient deux passagers et se gare en s'empilant sur d'autres, comme des Caddies. Il n'est que la partie visible du système multimodal qui vise à une fluidité urbaine de tous les modes.

Sans attendre ces projets qui dessinent d'autres fluidités, les technologies apportent déjà les solutions aux modèles économiques qui manquaient. D'une façon générale, l'information en temps et en lieux réels et ses nouveaux accès dans le mouvement (téléphone mobile, GPS, écrans urbains, etc.) transforment les pratiques de mobilités, encouragent les multimodalités, soulagent ou évitent les congestions, autorisent le partage et ses flux tendus... Sur un plan économique, les vélos publics s'activent sous contrôle électronique, réduisant l'intervention humaine et les coûts afférents. A une autre échelle, il en est de même pour la location en partage, faisant chuter les coûts. Le plus puissant est à venir. Il dépend des hommes, de leur gestion intelligente du temps et repose sur l'information pervasive, c'est-à-dire accessible n'importe où, n'importe quand, n'importe comment. C'est ainsi que les Anglais exploitent ce qu'ils nomment le "time shift", une organisation individuelle qui consiste à déplacer une activité à un moment où elle est plus favorable en termes de flux, donc à rééquilibrer les heures saturées et les heures creuses. Nos organisations du temps plus autonomisées l'autorisent. Le bénéfice est, encore une fois, collectif-individuel.

Ces initiatives industrielles révèlent les changements rapides de mentalité et la solvabilité de la demande. Elles laissent entrevoir la fin des modèles économiques qui faisaient prévaloir la voiture particulière dans la ville. Cela nous promet – à un terme qu'il revient aux automobilistes eux-mêmes et aux collectivités de fixer – le déclin de l'auto-immobile une auto-mobile plus pondérée.