



La mobilité sans voiture, une révolution au ralenti

Pas si simple, après des décennies de règne automobile, de faire reculer la voiture dans les villes de France. Cet objectif prioritaire de la stratégie nationale de développement durable, adoptée le 27 juillet, était au centre de la semaine de la mobilité, qui appelait le pays, du 16 au 22 septembre, à « Bouger autrement ». Mais au-delà des slogans, entre vieilles recettes remises au goût du jour – tramways et bicyclettes – et innovations au ralenti, la révolution des transports tarde à se concrétiser. L'enjeu est pourtant crucial : le secteur des transports est celui où les émissions de gaz à effet de serre se sont le plus envolées : près de 25% de hausse depuis 1990 ! Et l'usage de la voiture s'est accéléré de 30% depuis quinze ans.

Les vélos en libre-service, type Vélo'v à Lyon ou Vélib' à Paris, sont un succès. On devrait compter une trentaine de ces services dans l'Hexagone d'ici la fin 2010. Mais cette réussite est en trompe-l'œil : la part de la bicyclette dans les transports reste inférieure à 5%. Surtout, peu d'automobilistes troquent leur volant pour un guidon. Le développement du vélo désengorge les transports en commun, il ne réduit pas le nombre de voitures en circulation. **Les infrastructures ne suivent pas** : les pistes cyclables se multiplient, mais semblent souvent dessinées avec le souci de ne pas empiéter sur la route. On est loin de villes comme Copenhague, où la voie réservée aux vélos occupe la même largeur que celle dévolue aux voitures. Regrettable frilosité : des études montrent que le vélo est plus rapide que la voiture en ville pour les trajets jusqu'à 5 km, or la moitié des déplacements en voiture font moins de 3 km.

Plus radical pour chasser les voitures de la voie publique, le tramway fait lui aussi son retour sur les boulevards de France. L'Etat s'est engagé à mobiliser 2,5 milliards d'euros d'ici à 2020 pour cofinancer les projets des collectivités locales et porter les réseaux de transports

Analyse

Grégoire Allix
Service Planète

collectifs en site propre de 329 à 1 800 km. Indispensable, sans doute, mais pas suffisant. Ainsi à Bordeaux, où le tramway a entraîné une mutation spectaculaire de la ville, l'usage des transports en commun a bondi de 65%... mais la voiture conserve deux tiers de parts de marché.

« Le tramway peut jouer les catalyseurs, mais à lui seul il ne résout rien », estime Patricia Varnaison-Revolle, du Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (Cerutu). « Trop de villes, ajoute-t-elle, se contentent de tirer une ligne de tram, alors qu'il faut repenser l'ensemble des réseaux, avec un bon maillage de bus et une vision globale des transports, qui joue sur plusieurs tableaux. »

Problème, les nouveaux modes de mobilité, comme l'autopartage et le covoiturage, font du surplace. Le premier permettrait, selon le ministère de l'écologie, de remplacer entre quatre et huit voitures privées pour chaque véhicule loué en partage. Mais si vingt-quatre villes françaises disposent de services d'autopartage, celui-ci reste embryonnaire.

Marginal lui aussi, le covoiturage est très peu utilisé pour les déplacements domicile-travail, qui concentrent les principaux enjeux. Le retard français est criant : en Allemagne, certains sites de covoiturage comptent jusqu'à 800 000 inscrits. Mais outre-Rhin, des villes ont pris en mains ces services, quand les collectivités locales françaises ne s'estiment comptables que des transports collectifs. Le covoiturage a pourtant besoin d'une régulation des pou-

voirs publics, pour résoudre les incertitudes juridiques, fiscales et d'assurance que pose encore cette pratique – et pour mettre en contact conducteurs et passagers.

A cet effet, des start-up développent des plates-formes d'échange sur smartphone, en phase d'expérimentation. « L'outil de déplacement du futur, ce sera le téléphone intelligent, devenu un assistant personnel de mobilité : il optimisera nos modes et nos temps de transports, notre consommation de carburant ; c'est par lui que nous effectuerons nos réservations et nos paiements de voitures en libre-service... », pronostique Patrick Coroller, de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe).

Cathorizon branché ne répondra qu'à une partie du problème. D'abord parce que ces outils seront réservés à une élite habituée aux nouvelles technologies et assez aisée pour les acquérir. Ensuite parce que, à l'extérieur des centres-villes, assez densément peuplés pour rentabiliser des services de transports, les alternatives à l'automobile restent à inventer. L'urbanisme « vert » s'engage à construire des écoquartiers compacts, mêlant logements, bureaux et commerces, pour réduire le besoin de déplacements. Mais quid des périphéries pavillonnaires bâties ces dernières décennies ?

« Il ne faut pas faire la chasse à la voiture partout, relativise M^{me} Varnaison-Revolle. Les habitants de deuxième couronne émettent davantage de CO₂ par tête, mais ils sont finalement peu nombreux. » Surtout si l'on inclut « l'effet barbecue », selon lequel les habitants des centres-villes annuleraient le bénéfice de leur sobriété énergétique par de fréquents week-ends à la campagne et voyages en avion, quand ceux de grande banlieue compenseraient une semaine énergivore par des week-ends au calme dans leur jardin. ■

Courriel : allix@lemonde.fr