

**LE POINT
DE VUE**de **Paulin Dementhon**

Pourquoi la voiture doit survivre à la révolution des transports

Le 1^{er} octobre dernier, la Ville de Paris lançait pour la 3^e année d'affilée la Journée sans voiture et étendait l'opération à l'ensemble des arrondissements de la capitale. Répondant à un enjeu environnemental et sanitaire de congestion des centres urbains, cette initiative s'inscrit dans une série de mesures visant à bannir les automobiles diesel et essence de Paris à horizon 2030. Si cette volonté de réinventer la mobilité urbaine et d'apporter une bouffée d'air frais aux citoyens doit être unanimement soutenue, elle ne doit pas occulter une réalité. Aujourd'hui, les réseaux de transports en commun offrent globalement une solution de mobilité intra-muros performante dans les métropoles de l'Hexagone. Mais, dès qu'il s'agit de sortir des villes, là où les autres offres de transport manquent, la voiture reste, et restera durablement, le moyen de transport le plus efficace.

Dès lors, si les pouvoirs publics souhaitent convaincre les citoyens de se séparer de leur voiture individuelle, ils doivent avant tout s'assurer que ces derniers ont accès à une voiture lorsque la situation l'exige. En d'autres termes, ce n'est qu'en facilitant l'accès des citoyens à une offre d'auto-partage dense, fiable et accessible que l'on parviendra à résoudre le problème du congestionnement des villes.

L'impact environnemental positif de l'auto-partage est désormais largement reconnu. L'Ademe a ainsi calculé que chaque véhicule partagé 100 % du temps remplace 10 voitures particulières

et libère 9 places de stationnement. L'enquête souligne également qu'un auto-partageur diminue de 41 % la distance qu'il parcourt en voiture pour se tourner vers des modes de mobilité plus doux. Enfin, si l'auto-partage favorise l'abandon de la voiture individuelle, il contribue également à rajeunir le parc automobile en optimisant le taux d'utilisation des véhicules. Les pouvoirs publics ont donc tout intérêt à soutenir ce secteur, d'autant plus qu'il arrive à

Chaque véhicule partagé 100 % du temps remplace 10 voitures particulières et libère 9 places de stationnement.

maturité technologique et que son déploiement est intégralement porté par l'investissement privé. Pourtant, en dépit de ses nombreux atouts, la démocratisation de l'auto-partage se heurte aujourd'hui à un double paradoxe.

Le premier réside dans la tarification du stationnement. Comment espérer inciter un particulier à se séparer de sa voiture s'il peut la laisser garée 95 % du temps à un tarif abordable ? Une mesure simple consisterait à récompenser ceux qui partagent régulièrement leur voiture en leur proposant un tarif de stationnement plus avantageux. C'est notamment le chemin exploré par la mairie de Bordeaux. En parallèle, la Mairie de Paris met à disposition 226 places de station-

nement labellisées Service de véhicules partagés. Le bénéfice de telles mesures est alors double : en offrant des conditions de stationnement avantageuses, les municipalités contribuent à densifier l'offre d'auto-partage tout en favorisant son accès aux usagers.

Le second paradoxe concerne la fiscalité. Le coût de possession d'un véhicule est estimé aujourd'hui à 6.000 euros par an. Jusqu'à ce seuil, un propriétaire qui met à disposition son véhicule sur une plate-forme de location de véhicules entre particuliers ne fait qu'amortir une partie de ses frais structurels. Ainsi, de même qu'une entreprise ne paie des impôts que lorsqu'elle réalise un bénéfice, la logique voudrait que les revenus issus du partage d'un véhicule, s'ils sont inférieurs ou égaux à son coût de possession, soient reconnus comme relevant du partage de frais et ne soient par conséquent taxés qu'au-delà de 6.000 euros.

Ainsi, alors que l'auto-partage offre une solution de décongestionnement tangible des centres urbains, il ne bénéficie pas d'un cadre légal et réglementaire équitable. Les Assises de la mobilité, initiées par le gouvernement, constituent une occasion idoine pour libérer le formidable potentiel de l'auto-partage et ainsi contribuer à la révolution des mobilités appelée de ses vœux le 19 septembre par le Premier ministre, Edouard Philippe.

Paulin Dementhon est président-fondateur de Drivy.