

Quand les villes coupent le moteur

- ▶ De plus en plus de municipalités se dotent de dispositifs antivoitures, malgré de fortes résistances
- ▶ De nouvelles formes de mobilités urbaines se mettent en place, comme le covoiturage ou l'autopartage



Voie sur berge, à Paris, en septembre 2016.

ULI DECK/PICTURE-ALLIANCE/
DPA/AP IMAGES



Demain, une ville sans voiture?

Sur les voies sur berges, à Paris, en juillet 2016.

CHARLES PLATIAU/REUTERS

OLIVIER RAZEMON ET ÉRIC BÉZIAS

Hôtel de ville de Paris. Dans son bureau, Christophe Najdovski, adjoint EELV à la maire Anne Hidalgo, se lève pour ouvrir la fenêtre donnant sur la très encombrée rue de Rivoli. «*Regardez, lance l'élu chargé des transports, en désignant l'embouteillage plusieurs étages plus bas. Si on enlevait les carrosseries des véhicules pour ne laisser que les personnes, on verrait qu'il y a moins de monde sur la chaussée que de piétons sur les trottoirs.*» «*Remettre la voiture à sa juste place*», c'est ainsi que M. Najdovski définit la politique mise en œuvre à Paris, ce qui ne va pas sans grogne et résistance depuis la fermeture d'une partie de la voie sur berge de la rive droite à l'été 2016.

Paris n'est pourtant pas la seule grande ville à se lancer dans une limitation de la voiture en son centre. En Europe, de la ville moyenne à la métropole de taille mondiale, de plus en plus de cités mettent en place des dispositifs antivoitures : interdiction en centre-ville, péages urbains, zones réservées aux véhicules électriques... Exemples pris parmi des centaines : Oslo refusera l'accès des automobiles en son centre en 2019, Pontevedra, sur la côte espagnole de Galice, a fait quasiment disparaître les voitures de son périmètre urbain, Stuttgart bannira le diesel dès l'année prochaine – Paris fera de même en 2020. La tendance est forte, elle est mondiale.

«*Si on prend un recul historique, on voit que l'automobile s'est implantée à partir des années 1930 dans les centres-villes aisés pour ensuite gagner les quartiers populaires puis la banlieue*, explique Frédéric Héran, économiste et urbaniste, maître de conférences à l'université Lille-I. *Elle continue d'ailleurs à s'étendre en lointaine périphérie, au moment même où elle recule en centre-ville. Ce sont des phénomènes de flux et de reflux sur le temps long, avec des écarts selon les pays.*»

Entre 1,5 et 2 milliards de voitures particulières circulent aujourd'hui sur la planète. Difficile de nier que cette abondance entraîne des nuisances dans les villes, et en particulier dans les métropoles. Il y a bien sûr la question de la pollution de l'air, entraînant une mortalité moins visible que celle liée aux accidents de la route mais cinq à dix fois supérieure. Le coût économique induit par les effets sur la santé humaine avoisinerait les 725 milliards d'euros dans l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE).

En outre, la congestion automobile a un coût en elle-même. Selon Graham Cookson, chef économiste de l'institut Inrix, spécialisé

Les dispositifs antivoitures se généralisent dans les centres-villes d'Europe, malgré les résistances. Et de **nouvelles mobilités urbaines** se dessinent, à l'initiative, parfois, des constructeurs automobiles

dans l'étude des transports, les embouteillages aux Etats-Unis privent la première économie du monde de 280 milliards d'euros de PIB, soit plus de 1,5% de la richesse produite. «*Nous calculons ce montant en donnant un prix au temps perdu dans les embouteillages et en estimant la surconsommation de carburant induite*», explique M. Cookson. Et puis, il y a la simple rationalité. Selon une étude des Décodateurs du Monde, les modes motorisés représentent 13% des déplacements à Paris mais occupent 50% de la voirie.

DES POLITIQUES « INJUSTES »

Il n'empêche, les résistances à cette évolution sont nombreuses. Il y a d'abord ceux qui, souvent, se vivent comme les perdants de la réduction automobile : les commerçants. Direction Grenoble, où les travaux du projet «*Cœurs de ville, cœurs de métropole*», voulu par le maire EELV Eric Piolle, entreront dans une phase décisive à la mi-avril. Le dispositif prévoit la piétonisation de plusieurs secteurs et la transformation d'un axe passant en voie apaisée comprenant une « auto-

route à vélos ». «*Pour un moratoire* ». L'affiche blanc et rouge est apposée sur certaines vitrines du centre. En petits caractères, le passant peut y lire un réquisitoire contre l'extension du secteur piétonnier. La municipalité est accusée par ses adversaires politiques d'«*asphyxier la ville* ». Les associations de commerçants, la chambre de commerce et d'industrie et le président (LR) de la région Auvergne-Rhône-Alpes, Laurent Wauquiez, estiment que le reflux de la circulation motorisée provoquera une perte d'activité pour la capitale du Dauphiné.

La fronde gagne aussi Bruxelles. En juin 2015, une artère centrale, le boulevard Anspach, a été fermée à la circulation motorisée, multipliant par deux la superficie du secteur piétonnier. Les prestigieuses façades haussmanniennes et les colonnes du Palais de la Bourse apparaissent ainsi aux passants dans toute leur splendeur, tandis que le bourgmestre (PS), Yvan Mayeur, vante la réduction des nuisances liées au bruit et à la pollution. Mais le débat fait rage dans les médias et sur les réseaux

«**COMME IL Y A UNE DÉMAGOGIE AUTOMOBILE, IL EXISTE UN POPULISME ÉCOLOGIQUE DE CENTRE-VILLE**»

MATHIEU FLONNEAU
historien

sociaux. Des associations de commerçants et des opposants politiques dénoncent «*l'inaccessibilité du centre-ville*».

L'industrie automobile, forcément touchée par ces mutations profondes, renâcle elle aussi. Dans les travées du Salon automobile de Genève, qui a fermé ses portes le 19 mars, on n'hésite pas à parler d'autophobie, y compris au plus haut niveau. «*Ces politiques sont mauvaises*, tranche Harald Krüger, le patron de BMW. *Elles sont souvent injustes pour les personnes et les petits entrepreneurs urbains qui ont un besoin vital de véhicule et ne peuvent pas passer à l'électrique.*» Son collègue d'Audi, Rupert Stadler, renchérit : «*Il faudrait peut-être commencer à demander aux citoyens ce qu'ils pensent vraiment.*»

«*Comme il y a une démagogie automobile, il existe un populisme écologique de centre-ville*», déplore Mathieu Flonneau, historien de l'automobile, maître de conférences à l'université Paris-I. Ces politiques antivoitures sont vivement dénoncées comme étant antisociales, méprisantes envers les besoins de populations vivant en grande périphérie. «*La moitié des personnes en réinsertion professionnelle refusent une proposition d'emploi à cause de la mobilité*», rappelle Cécile Maisonneuve, présidente de La Fabrique de la cité, un think tank créé par Vinci et consacré aux villes de demain.

Dans le «*camp écolo*», on relativise ces critiques. «*Nulle part il n'est question d'éliminer la voiture*, souligne M. Héran. *Ce serait d'ailleurs impossible : un bon quart de la circulation provient des livraisons, des taxis, des services d'urgence...*» Force est de constater

« Cette évolution réinvente des formes relationnelles »

LE SOCIOLOGUE HERVÉ MARCHAL a passé plusieurs heures avec une quarantaine d'automobilistes, dans leur voiture, sur leur trajet quotidien entre domicile et travail. Il en a tiré un livre, *Un sociologue au volant. Le rapport de l'individu à sa voiture en milieu urbain* (Téraèdre, 2014).

Qu'est-ce qui vous a surpris dans l'attitude de ces automobilistes ?

Le trajet quotidien n'est pas forcément vécu comme une contrainte, mais comme un moment de pause, une routine reposante et agréable. Le parcours matinal ou vespéral est ponctué de seuils. Après le passage de tel échangeur le soir, on se dit : «*Ici, ma journée finit.*» Quand tout se passe bien sur la route, la voiture de-

vient une bulle. Cela peut se matérialiser en discutant avec un passager, en écoutant la radio ou en réfléchissant à son quotidien. Dans sa voiture, on ne fait pas que conduire.

Est-on attaché à sa voiture ?

Beaucoup plus qu'on ne l'imagine. C'est un objet qui suscite un certain fétichisme. Même les gens qui se disent détachés investissent leur véhicule de manière étonnante. Certains automobilistes possèdent un modèle ancien, pas très bien entretenu, mais en tirent une sorte de fierté, qui est aussi une manière de se distinguer.

Peut-on s'en déshabituier ?

C'est possible, mais pas facile. Pour que le conducteur retrouve le même

sentiment dans les transports publics, il faudrait envisager des transports collectifs comme on imagine la voiture. Ce pourrait être, par exemple, une succession de cockpits individuels qui seraient attachés les uns aux autres et se sépareraient ou se regrouperaient en fonction des itinéraires.

Les personnes que vous avez interrogées parviennent-elles à imaginer une ville où on limiterait fortement l'espace octroyé à l'automobile ?

Ces personnes ne s'opposent pas à l'évolution de la ville, mais à condition qu'elle demeure pratique pour eux et qu'ils restent tout aussi mobiles. Ces navetteurs peuvent reporter ou renoncer à l'usage de leur voiture,

mais ils ont des attentes en termes d'aménagements et d'intermodalité.

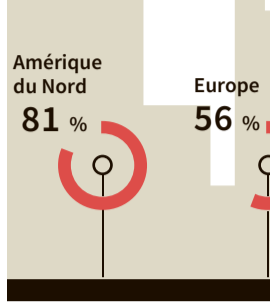
Une « ville sans voiture » peut-elle faire naître de nouveaux outils ?

Oui, car elle est repensée dans ses fondements. On y retrouve une certaine sérénité, on réinvente des formes relationnelles, notre rapport au temps de trajet. Par ailleurs, cette évolution réhabilite les autres modes de transport. De nouvelles prothèses technologiques, bornes sensorielles ou applications en ligne se mettent au service du piéton et du cycliste. Et cette transformation n'a évidemment de sens que si l'on cesse de construire des zones commerciales et de poursuivre l'étalement urbain. ■

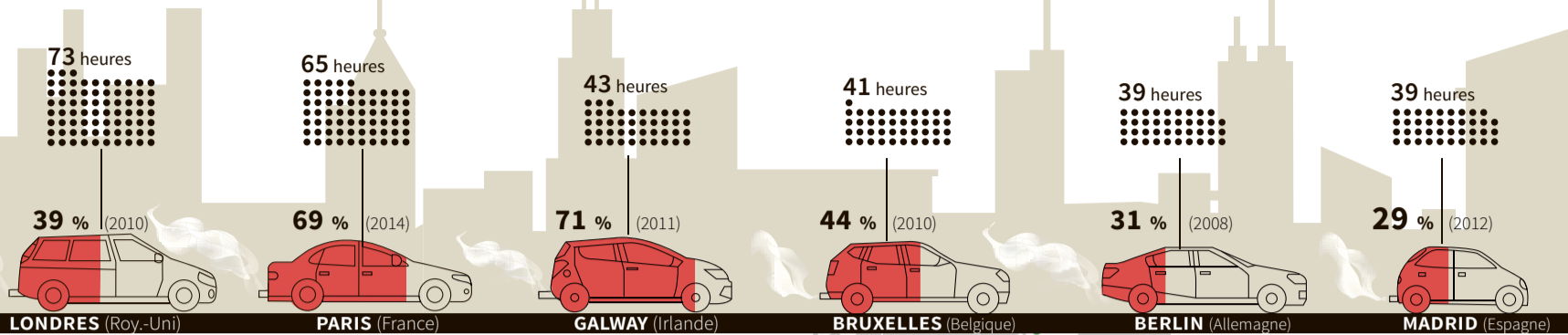
PROPOS RECUEILLIS PAR O. R.

Ces villes qui veulent couper le moteur

PART DES DÉPLACEMENTS EN VOITURE INDIVIDUELLE DANS LES GRANDES VILLES EN 2015



● NOMBRE D'HEURES PASSÉES DANS LES BOUCHONS PAR LES AUTOMOBILISTES DES VILLES D'EUROPE, EN 2016

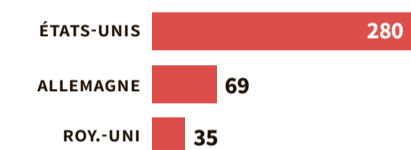


La domination de l'automobile a un impact sur la santé publique et l'économie

COÛT ÉCONOMIQUE DE LA MORTALITÉ liée à la pollution des transports routiers dans les pays de l'OCDE

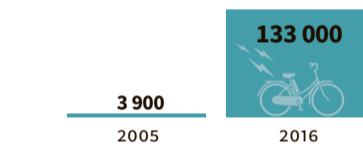
785 milliards de dollars

COÛT ÉCONOMIQUE DE LA CONGESTION DES VILLES, EN MILLIARDS D'EUROS



Un engouement pour le vélo électrique

VENTES DE VÉLOS À ASSISTANCE ÉLECTRIQUE EN FRANCE

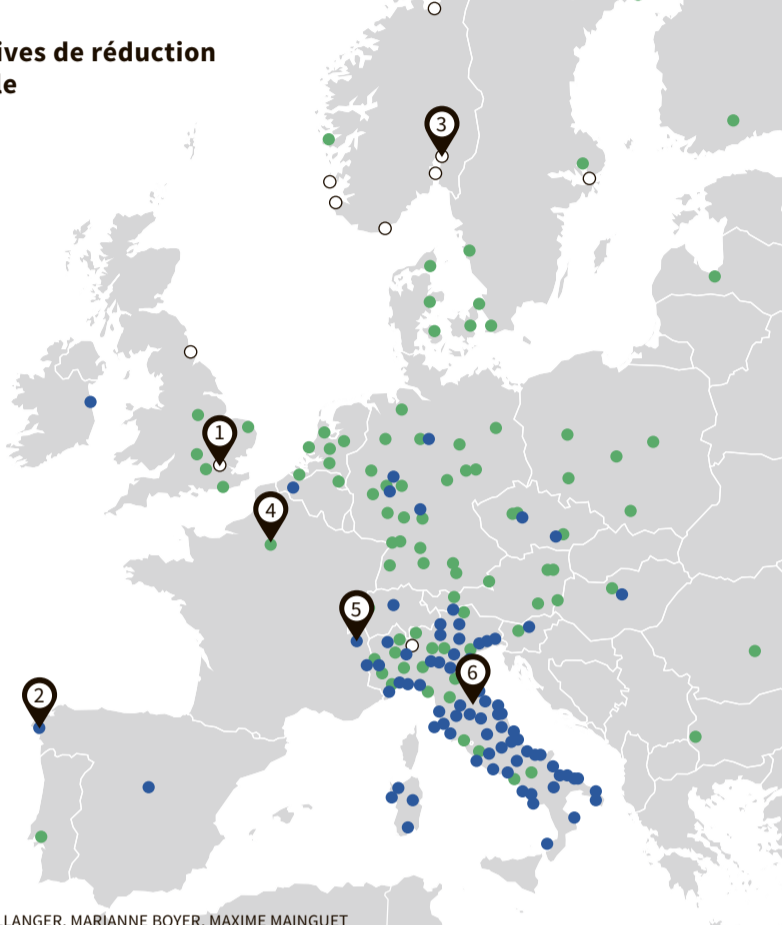


De nombreuses et diverses tentatives de réduction de la présence de la voiture en ville

- Zone à trafic limité
- Péage urbain
- Zone à basses émissions

PART MODALE DU VÉLO DANS LE TOTAL DES DÉPLACEMENTS INTRAMUROS, EN %

- 1 Londres - ROYAUME-UNI** (2%)
La municipalité a instauré un péage urbain dans l'hypercentre dès 2003. Son tarif est fixé à 12 € par jour (7 heures-18 heures). Ce péage aurait provoqué une baisse de 15 % du trafic.
- 2 Pontevedra - ESPAGNE**
Le centre-ville est interdit aux voitures depuis 1999. Le trafic routier a diminué de 90 % tandis que la pollution atmosphérique a baissé de 61 %.
- 3 Oslo - NORVÈGE** (5%)
Les véhicules diesel sont interdits en centre-ville depuis 2017. La mairie espère interdire tous les véhicules thermiques d'ici à 2020, avec pour objectif de réduire de 50 % les émissions de gaz à effet de serre.
- 4 Paris - FRANCE** (3%)
Les véhicules polluants sont interdits de circulation depuis juillet 2016. La municipalité ambitionne d'interdire tous les véhicules diesel dans Paris intra-muros d'ici à 2020.
- 5 Grenoble - FRANCE** (4%)
Depuis 2016, la vitesse est limitée à 30 km/h dans une majorité des rues du centre-ville. Une manière de fluidifier le trafic et de réduire les nuisances sonores et environnementales.
- 6 ITALIE**
Un grand nombre de villes ont instauré des zones de trafic limité qui n'autorisent que certains véhicules munis d'une autorisation à circuler.



SOURCES INSEE, COE-REXECODE, DIRECTION GÉNÉRALE DES FINANCES PUBLIQUES, AVERE-FRANCE - INFOGRAPHIE ÉLISA BELLANGER, MARIANNE BOYER, MAXIME MAINGUET

que dans les villes qui procèdent à des opérations limitant l'espace de la voiture, le débat finit par s'apaiser. La piétonisation du centre de Strasbourg ou des voies sur berges de la rive gauche, à Paris, les « zones à trafic limité » dans les villes italiennes ou à Nantes, la limitation de la vitesse à 30 km/h à Vienne ou à Hambourg ne font plus polémique aujourd'hui. Dans ces villes, le commerce n'est pas mort, bien au contraire.

COVOITURAGE ET AUTOPARTAGE

Sommes-nous à la veille d'une évaporation lente et douce de la voiture? Pas si simple. Car entre-temps, l'industrie automobile a repris du poil de la bête. Moribonde il y a quinze ans, elle est au mieux de sa forme, dopée à la vente des SUV, ces encombrants 4 x 4 urbains qui semblent aller à rebours du sens de l'histoire. Et elle aussi a fait sa révolution technologique. De plus en plus électrique, autonome et connectée, elle est prête à s'adapter à cette nouvelle donne. Prenez Ford, l'un des grands constructeurs mondiaux. Lors du Salon de Detroit en janvier, son PDG, Mark Fields, n'a pas présenté un nouveau SUV ou un concept car électrique, contrairement à ce que font d'habitude ses homologues. M. Fields, sur fond de film montrant des minibus et des vélos siglés Ford, a parlé nouvelles mobilités, navettes partagées et villes sans bouchons.

Dans ce grand chambardement, trois industries sont appelées à coopérer : celle des fabricants de véhicules, celle des producteurs de systèmes et algorithmes, et celle des opérateurs de transport public. Illustration avec le covoiturage de courte distance : l'un des points clés de la résolution des problèmes de congestion – à Paris, on décompte 1,1 personne par véhicule ; en passant à 1,7, la ville en finirait avec les bouchons. Dans la foulée de Blablacar, des dizaines de start-up se disputent le marché. Parmi elles, IDVroom, soutenue par la SNCF, s'est alliée avec Renault afin de faciliter le covoiturage de moins de 20-30 kilomètres auprès des clients de la marque.

L'autre activité montante, c'est le partage automobile : une voiture accessible collectivement, non plus possédée mais utilisée occasionnellement. Rien de très nouveau : le service parisien de voitures électriques Autolib (groupe Bolloré) vient de fêter ses 5 ans et a déjà été utilisé par plus de 320 000 personnes. Autolib est désormais intégré à la carte de transport francilienne Navigo. Malgré les interrogations sur la viabilité financière de l'autopartage (Autolib n'est pas rentable et ne le sera peut-être jamais), les acteurs se bousculent dans ce secteur. Ils viennent du monde de la location

de voitures, comme l'américain Zipcar (acheté par Avis en 2013) ou Ubeeqo (filiale du français Europcar depuis 2015). Les deux entreprises sont associées à un service d'autopartage développé par la Mairie de Paris, nommé SVP (service de véhicules partagés), qui va disposer de nouvelles places supplémentaires en voirie.

Ce domaine intéresse aussi grandement les groupes automobiles. Les constructeurs premium allemands, en particulier, sont à la pointe. Mercedes propose Car2Go et prévoit d'investir 2 milliards d'euros dans la mobilité connectée d'ici à 2020. BMW annonce 825 000 abonnés en Europe à son offre DriveNow, « une activité profitable », selon l'entreprise munichoise. PSA, de son côté, s'est associé en 2016 à Bolloré et à Communauto, une start-up québécoise elle aussi intégrée au programme parisien SVP. Dans un registre voisin, Nissan propose depuis février l'offre Get & Go, consistant à acheter le modèle Micra en multipropriété.

« La voiture est l'avenir du transport en commun », résume François Roudier, directeur de la communication du Comité des constructeurs français d'automobiles. Un vrai défi pour les opérateurs classiques du trans-

« LA VOITURE EST L'AVENIR DU TRANSPORT EN COMMUN »

FRANÇOIS ROUDIER
Comité des constructeurs français d'automobiles

port public urbain. Mais ces derniers ne restent pas inertes. On connaît les minibus électriques sans conducteur, comme ceux expérimentés à Paris par la RATP. Keolis (filiale de la SNCF) teste un nouveau programme de minibus partagés à la demande (5 euros le trajet) dans l'Ouest parisien. A Amsterdam, Connexion, une filiale du français Transdev, a lancé avec succès Abel, un système de taxis électriques dans lesquels plus on est de clients, plus le prix baisse.

Ces acteurs sont même à l'affût de nouveaux marchés induits par la lutte contre le pullulement automobile. La Mairie de Paris est en train d'externaliser son activité de contrôle du stationnement payant. Effia, la société gestionnaire de parkings de Keolis, a décidé de répondre à l'appel d'offres.

A côté de ce combat de titans, une petite industrie suit son bonhomme de chemin : celle du vélo à assistance électrique, « moyen de transport ayant été testé comme le plus rapide à Paris », selon Cécile Maisonneuve. Le volume reste modeste : environ 130 000 de ces engins ont été vendus en France en 2016. Mais la croissance annuelle de 25 % à 30 % que connaît le secteur depuis cinq ans satisfierait tous les géants du transport. ■

La logistique face au défi de la livraison propre

LA GRAND'RUE, QUI TRAVERSE le cœur de Strasbourg d'est en ouest, est piétonne depuis les années 1990. Mais le matin, à l'heure des livraisons, camions, fourgonnettes et véhicules de tourisme stationnent en pleine rue et roulent parfois à bonne vitesse, obligeant les piétons et cyclistes à une vigilance permanente. Même officiellement débarrassée de ses voitures, une ville ne peut se passer des livraisons. « La ville sans voiture est sans doute une utopie. Mais la ville sans marchandises est encore plus utopique », argumente Julien Darthout, associé du cabinet CPV, spécialisé en logistique. Jusqu'à présent, peu de municipalités ont drastiquement limité l'accès des véhicules de livraison aux quartiers piétons. Les plages horaires autorisées demeurent larges, jusqu'à 11h30 à Strasbourg, entre 6 heures et 11h30 dans presque de Lyon, une bonne partie de la nuit et de la matinée dans le centre de Toulouse.

En outre, admet M. Darthout, les poids lourds ne sont pas toujours chargés à plein. Les livraisons régulières sont certes massifiées, organisées,

cadencées. En revanche, « pour les petits colis, la messagerie, les contraintes des temps de livraison ne permettent pas de planifier au mieux les rotations », explique le consultant. Cette incohérence n'a pas échappé aux pouvoirs publics. A Strasbourg, les livraisons quotidiennes « constituent 50 % des émissions de gaz à effet de serre, 20 % du trafic et 30 % de l'occupation de la chaussée », souligne Jean-Baptiste Gernet, adjoint (PS) au maire en charge notamment de la « logistique urbaine ». La ville prépare pour le mois d'avril une délibération qui aura vocation à limiter ces nuisances. « Nous voulons encourager la mutualisation des livraisons », explique l'élu.

Du matériel « silencieux » pour la nuit
Face à des choix politiques potentiellement restrictifs, les professionnels du secteur réfléchissent à l'avenir de leur activité. « On se demande comment faire pour que les camions viennent moins souvent en ville et y restent moins longtemps », explique M. Darthout. Pour le club Déméter, une association qui réunit 42 prestataires de

services, collectivités, distributeurs et chargeurs, une solution pourrait consister à livrer en dehors des heures de pointe, la nuit. La proposition peut paraître surprenante, mais les logisticiens l'ont testée à Lyon pendant huit semaines, en 2014. Les livraisons, qui concernaient plusieurs points de vente destinés au grand public, se déroulaient entre 22 heures et 7 heures, en utilisant du matériel « silencieux ». Le personnel, livreurs comme réceptionnistes, avait reçu une formation spécifique et les boutiques étaient priées de ne pas actionner leur bruyant rideau de fer.

L'opération a été renouvelée, avec davantage de points de vente, à Bordeaux, de janvier à juin 2016. « Les résultats sont probants : les distances parcourues baissent, tout comme les émissions de CO₂ ou le temps d'occupation de la voirie », souligne M. Darthout, également délégué général du club Déméter. Seul bémol, ce scénario coûte plus cher – il faut payer le personnel au tarif de nuit – et nécessite l'utilisation de camions plus grands, 26 tonnes plutôt que 7,5 tonnes. Or de

nombreuses villes ne sont pas encore prêtes à accepter la circulation des semi-remorques en pleine nuit.

La livraison vertueuse suscite en tout cas de multiples vocations. Le constructeur Ford a ainsi présenté, au Congrès mondial du mobile, en février à Barcelone, un concept mêlant fourgonnettes électriques et drones destinés aux étages supérieurs des tours ou aux rues où le stationnement est interdit. Moins spectaculaires mais tout aussi efficaces, les livreurs à vélo prospèrent dans les villes de France. A Montpellier, Jean-Sébastien Fabien livre chaque jour « des médicaments, des livres, du linge d'hôtel, des tablettes, des bouteilles de vin, des lentilles de contact, etc. ». Ses vélos-cargos, dotés de caissons, sont capables de se mouvoir à toute heure dans l'hypercentre de la ville, et bien au-delà. A Grenoble, plusieurs autoentrepreneurs sont devenus coursiers à vélo. « C'est plus rapide, moins cher et ça occasionne moins de casse », résume Jérôme Cucarollo, cofondateur de Toutenvélo Grenoble. ■