



**MOBILITÉS** // Les métropoles rivalisent d'idées pour chasser la voiture de leurs centres. Pour l'heure, peu d'entre elles sont en mesure d'y parvenir. Alors, des solutions émergent pour, au moins, réduire le trafic automobile en ville.

## Le doux mirage des villes sans voitures



En Ile-de-France, l'espoir de bannir la voiture des villes est doué par la trop grande distance qui sépare les bassins d'emploi et les zones résidentielles. *Photo Philippe Lopez/AFP*

**Kévin Badeau**  
@kevinbadeau

**V**oilà l'ennemi juré des métropoles. Aux quatre coins de l'Europe, les villes multiplient les dispositifs pour chasser l'automobile et tenter de réduire embouteillages et pollution de l'air. Amsterdam vient d'annoncer la disparition programmée de 10.000 places de stationnement. Quelques mois plus tôt, Madrid a interdit du centre-ville les véhicules les plus

polluants. Paris, à l'approche des municipales de 2020, songe à supprimer son périphérique. Repenser la place de la voiture, c'est le défi des villes du XXI<sup>e</sup> siècle. Certaines l'ont déjà relevé, à l'image de Pontevedra (Espagne), ville galicienne de 82.000 habitants. Là-bas, le piéton est roi. Le résultat d'une bataille antiauto ? Pas tout à fait. Rares sont les zones interdites à la circulation, mais tout est fait pour limiter l'usage du véhicule. Les voitures peuvent y stationner, à condition d'y rester 15 minutes au maximum, sous peine d'être frappées d'une amende de 200 euros. En compensation, 2.000 places de stationne-

ment gratuit sont installées aux abords du centre. Le résultat est spectaculaire. Le nombre de voitures en circulation est passé de 80.000 à 7.000 entre 1990 et aujourd'hui. Les émissions de CO<sub>2</sub> ont chuté d'environ 60 %.

De là à imaginer, ailleurs, d'autres Pontevedra, il n'y a qu'un pas. Et ce sont les Suisses qui pourraient un jour le franchir, à plus grande échelle. Pendant quatre ans, douze chercheurs des écoles polytechniques de Lausanne, de Zurich et de l'université de la Suisse italienne ont étudié le sujet. Conclusion : une Suisse entière sans voiture... c'est



possible ! « *Ce projet fou est beaucoup moins révolutionnaire qu'il en a l'air* », explique Vincent Kaufmann, l'un des pilotes de l'étude « *Towards a Post-Car World* », qui fera bientôt l'objet d'un livre. « *C'est culturellement difficile, mais techniquement réalisable.* »

La Confédération helvétique peut compter sur un réseau ferroviaire très développé. Le pays possède 2.420 gares, stations et haltes pour 41.285 kilomètres carrés de superficie. Il est aussi réputé pour la ponctualité de ses trains, ce qui facilite son adoption pour les déplacements intercités. En 2015, les Helvètes ont parcouru, en moyenne, 2.277 kilomètres en empruntant les voies ferrées. C'est presque deux fois plus que les Français.

La Suisse se démarque également par son modèle politique de « *décentralisation concentrée* » et d'urbanisation polycentrique. Ses 26 cantons, assez petits et plutôt compacts, rassemblent chacun en leur sein une offre de services publics et d'emplois suffisante pour éviter les déplacements en voiture. « *Dans beaucoup de cantons, et en particulier à Genève, presque tout peut se faire à vélo* », affirme Vincent Kaufmann.

### Raccourcir leur temps de trajet

A 5 h 30 de route de Genève, les choses sont plus compliquées. Le Forum Vies Mobiles, un institut de recherche sponsorisé par la SNCF, vient de publier une étude baptisée « *Post-Car Ile-de-France* ». Celle-ci conclut que la suppression de la voiture en région parisienne est... impossible. Les raisons sont multiples, mais l'organisation du territoire est le point le plus bloquant.

Contrairement à la Suisse, « *il y a une dissociation complète entre les bassins d'emploi et les bassins résidentiels* », observe Sylvie Landriève, codirectrice du Forum. Le pôle de Roissy, où sont implantés l'aéroport international Paris-Charles-de-Gaulle et un écosystème d'entreprises, est l'exemple le plus révélateur. « *Il draine d'important flux de main-d'œuvre des quatre coins de l'Ile-de-France, des*

*Hauts-de-France et du Grand Est* », explique-t-elle. Et bien souvent, les employés préfèrent emprunter leurs véhicules plutôt que les transports en commun pour raccourcir leur temps de trajet. De Beauvais (Oise) à Paris-CDG, c'est environ une heure en voiture le matin (sans embouteillage). En train, c'est 2 heures minimum. Pour l'heure, tout l'enjeu est de limiter le flux de voitures individuelles qui irriguent les espaces urbains, tant l'objectif du « *sans voiture* » semble hors de portée. Le cabinet Roland Berger pour le Cercle des Transports estime, dans un scénario prospectif sur les véhicules autonomes publié en avril, que les robo-taxis et autres minibus autonomes pourraient réduire de 79 à 43 % en quinze ans la part de la voiture privée sur le plateau de Saclay, un autre bassin d'emploi francilien. Problème : plus personne ne croit aux véhicules 100 % autonomes, du moins à court terme. Mais d'autres solutions émergent pour « *alléger le poids de la voiture en ville* » sans « *casser son développement économique* », comme l'explique Joël Hazan, associé au Boston Consulting Group (BCG) et coauteur d'une étude à paraître sur l'innovation technologique au service des transports. Le rapport propose un triptyque qui, si toutes les planètes sont alignées, mettrait dix ans à être opérationnel et réduirait de 15 à 30 % le trafic en ville.

Il recommande l'instauration d'une offre numérique « *tout-en-un* », donnant accès à l'ensemble des moyens de transport locaux (vélos et voitures partagés, bus, tramway, métro...) dans une seule application gérée par la puissance publique. Le rapport préconise aussi le « *on-demand transit* ». Il s'agit d'une sorte d'UberPool intégré aux services publics locaux. Une navette partagée, conduite par un chauffeur, vient à l'utilisateur, à sa demande. Celle-ci rabattrait les résidents des zones enclavées vers les gares et stations de métro. Enfin, le rapport prescrit le péage urbain pour renchérir le coût de l'« *auto-solisme* ».

Le péage urbain n'est toutefois plus à l'ordre du jour, du moins en France. Un temps envisagé par la loi d'orientation des mobilités (LOM), il a prudemment été retiré des dispositions. « *Ne mettons pas de la contrainte sur les gens des zones périurbaines sans déployer auparavant des alternatives à la voiture pour aller travailler en ville : elles sont bien trop faibles aujourd'hui* », s'agace Jean Coldefy, directeur du programme Mobilité 3.0 chez Atec ITS France. Jean Coldefy plaide pour un « *choc d'offre* » de transports en commun. Il consisterait en l'installation de parcs relais au pied de gares routières à construire. De celles-ci partiraient des cars

### Plus personne ne croit aux véhicules 100 % autonomes, du moins à court terme.

express, toutes les 2 à 3 minutes en heure de pointe, reliant la périphérie à la ville via des voies express réservées. Ils rejoindraient des terminus adossés à une station de métro et des vélos à assistance électrique partagés. « *Ensuite, et seulement ensuite, on met des péages urbains, comme c'est le cas à Oslo, pour financer le transport public* », préconise-t-il.

Avant d'en arriver là, de l'eau risque de couler sous les ponts. Pour réorienter les mobilités, une collectivité à besoin de trois compétences : celle des transports, l'accès aux données des déplacements et le pouvoir de partager l'espace. Pour l'heure, seule la Métropole de Lyon – dont le statut est unique en France – cumule les trois. Ailleurs, les collectivités doivent composer avec le département et l'Etat dont la vision ne converge pas toujours. Et si l'ennemi juré de la ville sans voiture, c'était l'enchevêtrement des compétences ? ■



## Péages urbains : ce qui se fait ailleurs

C'est l'une des petites victoires remportées par le mouvement social des « gilets jaunes ». En novembre 2018, le gouvernement a enterré son projet de loi rendant payant l'accès au centre-ville de certaines agglomérations pour limiter la pollution et les embouteillages. Ailleurs dans le monde, de nombreuses métropoles ont pourtant franchi le pas. Et certaines depuis longtemps. Singapour, cité-Etat d'Asie du Sud-Est, est le premier territoire à avoir testé ce dispositif, en 1975. Certaines portions sont payantes quand le trafic est dense. Et depuis peu, les automobilistes doivent acheter une licence, valable dix ans, pour avoir le droit de circuler. Le prix du « ticket » varie selon l'offre (plafonnée à 600.000 véhicules) et la demande. En 2017, l'attestation était facturée 31.000 euros en moyenne. Londres a mis en place son propre péage urbain en 2003. Il repose sur un système de vidéosurveillance. En semaine, sur les horaires de bureau, l'accès au cœur de la ville coûte aux automobilistes 13 euros environ. Milan, en Italie, possède elle aussi son dispositif. Les automobilistes règlent par avance 5 euros pour entrer dans le périmètre payant.



### À retenir

- A Pontevedra, en Espagne, le nombre de véhicules en circulation est passé de 80.000 à 7.000 depuis 1990, grâce à une politique visant à réduire la place de la voiture en ville.

- Selon une étude, les Suisses pourraient aisément se passer de leurs voitures tant l'offre de transport est dense et l'organisation territoriale propice aux déplacements courts.

- La voiture 100 % autonome n'a plus vraiment la cote. Le patron de Waymo (Google) ne les voit pas circuler sur nos routes avant plusieurs décennies.

- Un service numérique d'offre de transports « tout-en-un », des minibus à la demande et le péage urbain pourraient, en cinq ans, réduire le trafic en ville.

- Parcs relais, bus express, pistes cyclables... sont les solutions qui émergent pour contrer la voiture. Mais le chevauchement des compétences territoriales, en France, freine les initiatives.