

DÉPLACEMENTS Plusieurs grandes villes suppriment des places de stationnement gratuites

LA VOITURE A DE MOINS EN MOINS DROIT DE CITÉ

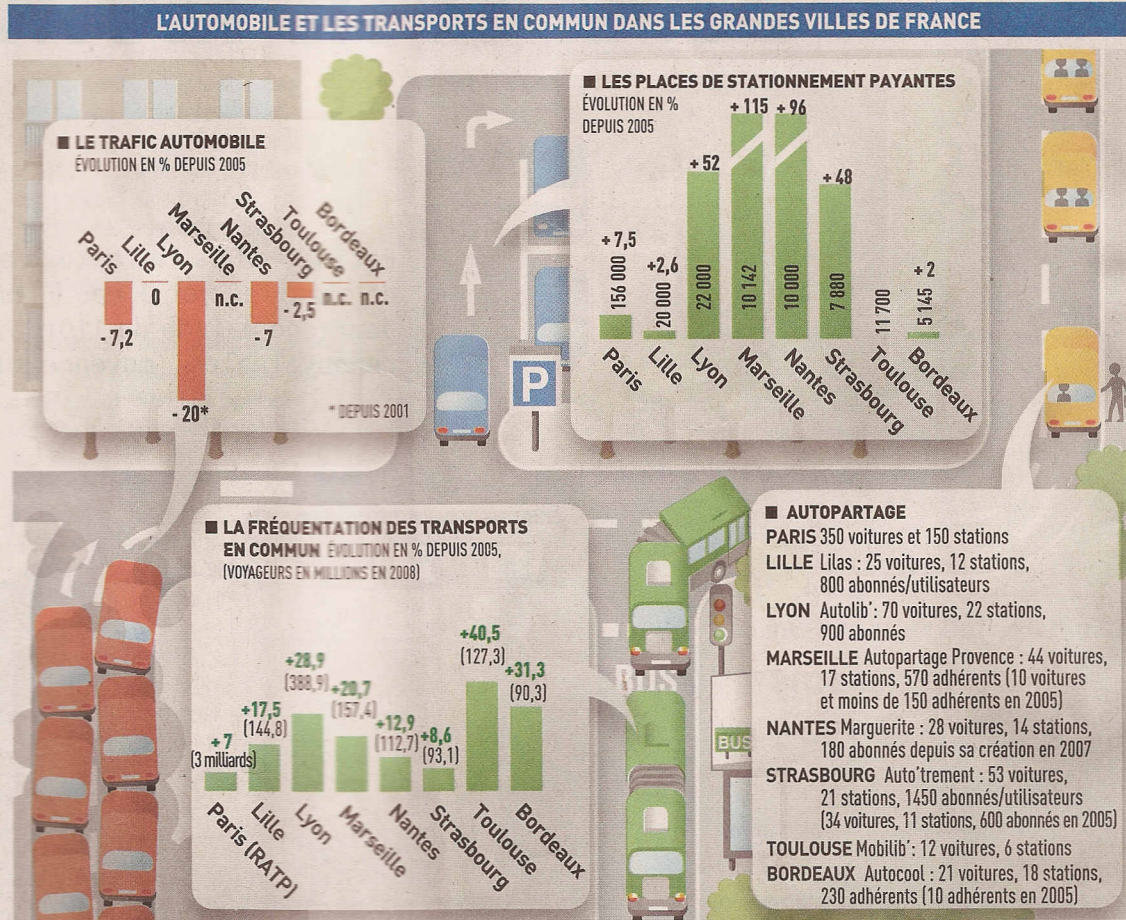
MICKAËL BOSREDON,
AVEC NOS ÉDITIONS RÉGIONALES

Les grandes villes repartent à la chasse aux voitures. Demain, la mairie de Strasbourg va annoncer un nouveau plan de stationnement en centre-ville. Le maire, Roland Ries (PS), annonce la couleur : « Il faut débarrasser la voirie autant que l'on peut ou ne permettre aux gens de s'y garer que sur des plages horaires très, très courtes. » A Nantes, la mairie (PS) vient d'élargir la zone du stationnement payant : près de 4 000 places sont passées en zone jaune (0,70 €/h). Et si Paris veut dorénavant assouplir les règles, plus de 30 000 places gratuites avaient été supprimées sous la précédente mandature.

Les déplacements en voiture stagnent

« Nous ne voulons pas faire baisser la fréquentation de l'hypercentre, mais changer les modes d'accès et de stationnement », explique l'adjoint à la Circulation de Strasbourg, Olivier Bitz. « Ces mesures sont impopulaires mais nécessaires, explique Danièle Vulliet, du Certu (Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques). On prend trop souvent sa voiture pour de petits déplacements : un trajet sur deux est réalisé sur une distance inférieure à 3 km. Chaque fois que c'est possible, il faut chercher un mode alternatif. » Cela semble marcher : « Depuis 2006, toutes nos enquêtes [à Lille, Lyon, Rennes, Rouen et Reims] montrent que les déplacements en voiture stagnent ou baissent légèrement, assure Jean-Marie Guidez, du Certu. C'est historique, la part de l'auto avait toujours augmenté jusqu'ici. »

Les conséquences restent faibles : Paris est toujours la seule ville en France où



les déplacements en transports en commun sont plus nombreux que ceux en voiture. Mais cela ne devrait pas durer. Lille envisage déjà de ramener son taux de déplacements en voiture de 54 % à 35 % et de doubler la part des transports en commun. Avec l'arrivée des vélos et des voitures partagées, c'est toute la physionomie du centre-ville qui va être modifiée. « L'évolution se fera lentement, car il ne faut pas brusquer les choses, et surtout proposer un "cocktail

de mobilités" équilibré », prévient Danièle Vulliet. Pas question donc d'interdire le stationnement sur la chaussée en bord de trottoir, comme au Japon.

« Augmenter le prix des transports »

Gare néanmoins à la saturation des trams et des métros, qui connaissent une explosion de leur trafic. « Nous avons besoin d'investissements massifs, réclame Chantal Duchêne, directrice générale du Gart (Groupement des auto-

rités responsables de transport) pour faire face à cette nouvelle tendance. Il faudra aussi, inévitablement, augmenter le prix des transports. »

« L'équilibre actuel des mobilités est en train de s'effondrer, constate Jean-Marie Guidez. Il y aura une période transitoire difficile à gérer, car nous n'avons pas assez investi dans les transports en commun. La population partie habiter dans le périurbain lointain pourrait être victime de ces mutations. » ■

L'AUTOPARTAGE, LA SOLUTION INDIVIDUELLE LOUÉE PAR LES ANTIVOITURE

Un véhicule en autopartage remplacerait entre quatre et huit voitures privées. Arrivé en France en 1999, le système d'automobile partagée semble sur la bonne voie : il comptait 10 000 abonnés en 2008, avec une augmentation de 57 % en un an. Pour Sébastien Rabuel, président de l'association La Voiture autrement, à Lyon, et fondateur d'Autolib', « le potentiel de l'autopartage est important, mais le système n'est pas connu. Il ne pourra se développer sans une action forte des élus, qui restent timides. » Jean-Louis Touraine, 1^{er} adjoint (PS) chargé des Déplacements à Lyon et président de Lyon Parc Auto (LPA), qui

a repris Autolib' l'an passé, concède que « nous sommes loin du succès rencontré chez certains de nos voisins. En Allemagne, 70 000 personnes utilisent l'autopartage. » L' élu affiche ses ambitions : après avoir triplé le nombre d'abonnés en un an, il veut atteindre trois mille utilisateurs en 2010. LPA compte notamment sur la loi née du deuxième Grenelle de l'environnement pour étendre le service en voirie. « Les textes n'autorisent pas le stationnement des voitures de location sur des places réservées », indique le directeur de LPA, François Gindre. A Paris, cinq opérateurs se répartissent

le marché. Mais la concrétisation du projet Autolib' de Bertrand Delanoë pourrait faire passer le système de l'ère artisanale à l'ère industrielle, puisque l'on parle de 4 000 à 5 000 véhicules sur 1 400 stations, à Paris et en banlieue, à la fin 2010. « Ce projet est une fausse bonne idée, estime Sébastien Rabuel. A la différence de l'autopartage classique, il va offrir la possibilité de prendre et de déposer une voiture dans n'importe quelle station, à l'image du Vélib'. On va donc redonner une voiture à des gens qui s'en passaient très bien, et les coûts d'un tel dispositif sont très élevés. » Autre frein : les voitures électri-

ques souhaitées par le maire de Paris ne seront sans doute pas prêtes avant 2011. ■

ELISA FRISULLO ET M. B.

■ DÉFINITION

L'autopartage propose un parc de véhicules à la carte, moyennant une adhésion au service de réservation. Il est fait pour les trajets de courte durée. Cela peut inciter les propriétaires de véhicules qui s'en servent occasionnellement à les abandonner.