

Vers la voiture publique

Foncier et mobilité se courent après depuis des décennies. On s'éloignait des centres pour acquérir un foncier moins cher quitte à parcourir plus de distance. La croissance brutale du coût des mobilités, via un baril explosif, a marqué les limites de l'équation. La crise du « subprime » révèle une distorsion singulière aux États-Unis : plus on s'éloigne des centres, plus la chute des valeurs immobilières s'accroît. Cela se vérifie en France. La baisse du foncier n'est plus compensée par l'économie du déplacement, contraignant de nombreux ménages à la recherche de périlleux équilibres. La crise immobilière s'est conjuguée à la crise énergétique pour prendre en tenailles une voiture qui a conduit à cette spirale centrifuge de l'étalement urbain et cherche aujourd'hui une issue aux crises qu'elle a engendrées. Ces deux crises ont agi comme

Les mécanismes du marché se sont substitués à l'inconséquence de la puissance publique pour stopper brutalement à la fois l'expansion territoriale et la trajectoire d'une voiture particulière qui a trouvé ses limites. Si le destin de la voiture particulière se brouille, en revanche on voit s'esquisser une autre voiture, à la sémantique un peu bizarre. On parle de « voiture en partage », sans bien savoir si on parle de covoiturage ou de voiture en libre-service. Et si finalement, on parlait de la même chose, c'est-à-dire d'une voiture qui cesse – même momentanément – d'être une voiture privée pour devenir une « voiture publique », comme on dit le « transport public » ?

Le concept génial des Vélo'v et autres Vélib' a fait émerger, sans qu'on le réalise une catégorie singulière : le transport public-indi-

viduel, ouvrant une perspective entre deux catégories qui se regardaient en chiens de faïence. Le Vélib' est aussi le lieu d'une réflexion sur le bien public, entre ceux qui jouent le jeu du « partage » (on tourne la selle pour signifier aux utilisateurs et à l'exploitant l'indisponibilité du vélo, par exemple) et ceux qui s'en contrefichent, voire qui le sabordent. Ce parc est un bien commun au bénéfice de l'intérêt général, dans des usages particuliers. Alors, le taux d'utilisation (10 déplacements par jour et par vélo) témoigne d'une forme d'économie de l'espace et des moyens. C'est un service public, avec ce que cela implique d'universalité. La limite du système actuel est le gâchis effroyable de l'incivilité (3.000 vélos volés sur un an et 1.500 vélos réparés tous les jours sur un parc de 15.000 unités). Nous restons, malgré ces alertes puissantes, dans le sillage de l'Etat providence qui supplée à tout, au risque que le bien public n'ait plus de sens : ce qui est à moi est à moi, ce qui est à tout le monde... est aussi à moi ! Les générations précédentes ont été outrageusement gâtées. Une voiture n'est utilisée que 5 % de son temps de vie sans que personne n'y trouve à redire. Elles ont puisé sans vergogne dans un bien public où s'est dissout l'intérêt général. Peut-être est-il temps de dire : Cyclistes, sans vous, le vélo public n'existe pas ! et autant

pour la voiture : automobilistes, sans votre implication, la voiture n'existe plus.

Une mobilité libre et durable concilie le droit à la mobilité pour tous dans la réduction des séquelles environnementales et définit un nouvel intérêt public auxquels doivent se soumettre les services urbains. Il passe par des économies et des régulations inédites, conditions nécessaires pour échapper au malthusianisme des mobilités. Les économies s'obtiennent dans l'amélioration drastique des taux d'utilisation. Dix voitures sont extraites du marché pour une voiture publique en libre-service et un covoitureur qui accueille un passager améliore sa performance d'au moins 50 % (prix, pollutions et espace sont divisés par deux), ratio qu'aucun carburant ni qu'aucune motorisation n'atteindront jamais. L'économie s'obtiendra aussi des voyages qu'on ne fera pas ou dont on réduira la portée (pour le travail, les courses, les services... via les télétechnologies). Mais la condition nécessaire – et non suffisante – pour le faire est de doter ces voitures d'un statut public, avec ses avantages et ses devoirs et de fournir au voyageur-citoyen les moyens d'assurer cette responsabilisation. L'annonce des 4.000 Autolib's franciliennes pose clairement la question. Pour atteindre les objectifs, il reste à résoudre les épineuses et acrobatiques questions techniques, logistiques, financières et systémiques – c'est-à-dire la place de la voiture dans le complexe des mobilités. Il importe surtout d'impliquer le public lui-même via les intelligences des technologies. Faire une voiture dont la fonction logicielle est en partie déléguée aux clients et imaginer le réseau intelligent qui va avec, sont des conditions nécessaires si on veut envisager une Autolib' qu'on loue à un endroit pour la rendre à un autre. Cela passera par la transparence. Une transparence des places de marché, une transparence des coûts et une autre des pollutions multiples, une transparence pour le voyageur et une autre pour la collectivité, une transparence pour le territoire servi et pour ceux qui ne le sont pas. Voiture publique, voiture logicielle et voiture en réseau sont les trois composantes d'une nouvelle définition de l'intérêt général et une piste pour transformer la voiture.

Les Vélo'v et autres Vélib' ont fait émerger une catégorie singulière : le transport public-individuel. La voiture y viendra.

révélatrices des limites géographiques de nos mobilités quotidiennes sur les territoires où la voiture s'est imposée comme moteur du phénomène et réponse générale. L'extension urbaine outrancière depuis la massification de la voiture – et les 160 hectares que la ville grignote chaque jour sur la campagne française – est un non-sens : elle a multiplié par dix la distance moyenne entre le domicile et le travail en 40 ans, elle a généré son lot de congestions que de nouvelles infrastructures ne suffisent pas à absorber et elle a contribué à étouffer les centres par les mouvements supplémentaires ainsi produits.

Ces deux crises sont aussi le reflet d'une troisième : celle de l'industrie automobile. Les signaux sont là à qui veut les entendre. Les États-Unis ont simplement un peu d'avance sur l'Europe : Ford et General Motor massacrés en Bourse, des fermetures d'usines automobiles en rafale, la fin prévisible des 4 x 4 et la chute ininterrompue des ventes, le contingentement progressif des voitures en ville un peu partout, la réduction historique des kilomètres parcourus en auto aux États-Unis. La voiture, associée au mythe d'une liberté inconditionnelle, de la performance et de la promotion sociale, devient un instrument de la dépendance jusqu'à l'enfermement résidentiel pour certains.

viduel, ouvrant une perspective entre deux catégories qui se regardaient en chiens de faïence. Le Vélib' est aussi le lieu d'une réflexion sur le bien public, entre ceux qui jouent le jeu du « partage » (on tourne la selle pour signifier aux utilisateurs et à l'exploitant l'indisponibilité du vélo, par exemple) et ceux qui s'en contrefichent, voire qui le sabordent. Ce parc est un bien commun au bénéfice de l'intérêt général, dans des usages particuliers. Alors, le taux d'utilisation (10 déplacements par jour et par vélo) témoigne d'une forme d'économie de l'espace et des moyens. C'est un service public, avec ce que cela implique d'universalité. La limite du système actuel est le gâchis effroyable de l'incivilité (3.000 vélos volés sur un an et 1.500 vélos réparés tous les jours sur un parc de 15.000 unités). Nous restons, malgré ces alertes puissantes, dans le sillage de l'Etat providence qui supplée à tout, au risque que le bien public n'ait plus de sens : ce qui est à moi est à moi, ce qui est à tout le monde... est aussi à moi ! Les générations précédentes ont été outrageusement gâtées. Une voiture n'est utilisée que 5 % de son temps de vie sans que personne n'y trouve à redire. Elles ont puisé sans vergogne dans un bien public où s'est dissout l'intérêt général. Peut-être est-il temps de dire : Cyclistes, sans vous, le vélo public n'existe pas ! et autant

Bruno Marzloff est sociologue, fondateur du Groupe Chronos et coanimateur, avec la Fondation Internet Nouvelle Génération, du programme Villes 2.0.