



Stress des embouteillages, enfer pour se garer... Maso, l'automobiliste ? Non, mal informé. Les alternatives à (re)découvrir : l'autopartage, le taxi.

## La voiture, demain, j'arrête !

**P**rivilégiez les transports en commun », « Polluez moins », « Faites du vélo » Comme elles sont agaçantes ces injonctions culpabilisantes, quand on est obligé de prendre sa voiture tous les matins ! Julie, 37 ans, s'est longtemps déplacée en métro, deux changements, une heure à l'aller, autant au retour, et cette sensation d'être « compressée, bousculée obligée de rester debout » Puis un accident de ski l'a immobilisée longuement, avant qu'on ne l'autorise de nouveau à bouger, mais avec des bequilles. Il a fallu prendre la voiture

Depuis quelques mois, Julie marche de nouveau normalement, mais garde quelques hématomes douloureux « *J'en ai pas très envie d'y retourner* » lâche-t-elle en parlant du métro. Du coup, la galère s'est déplacée en surface, sur le périphérique parisien « *bouche en permanence et encore davantage depuis quelques jours l'autoroute A6B étant fermée pour travaux* », se lamente cette habitante de Bagnolet (Seine Saint Denis), qui raconte aussi « *la difficulté de se garer* » et le stress, dès l'aube

Paloma 34 ans, fait, elle aussi, partie de ces automobilistes parisiens exaspérés. Elle se rend à Gennevilliers (Hauts de Seine) avec un véhicule de fonction, financé par son employeur et comptabilisé comme avantage en nature « *Je suis prête à l'abandonner pour prendre le RER mais cela me coûterait chaque mois 90 euros, que mon employeur refuse de compenser* », témoigne-t-elle. Des lors, « *chaque soir en rentrant je tourne entre 20 minutes et une heu-*

re » poursuit la jeune femme qui, pour passer sa rage, fait partager ses états d'âme à ses contacts par Twitter

L'enfer automobile n'est pas circonscrit à Paris. Vivant dix minutes à pied du centre de Reims (Marne), Gauthier, 30 ans, a fini par louer un parking en face de chez lui « *Il m'arrivait de tourner 45 minutes, en perdant mon sang froid* », se souvient-il. Depuis, « *je circule à pied et je découvre de bel-*

**« Pourquoi les gens n'adapteraient-ils pas leurs modes de déplacements à leur journée, au lieu de se laisser conditionner par leurs habitudes ? »**

**Marc Fontanes**  
directeur de Mobility+

les façades que je n'avais jamais vues », raconte le jeune homme, qui affirme ressentir la même impression « *qu'après avoir arrêté de fumer* »

Pourtant, en théorie, les places de stationnement ne manquent pas. À Paris, selon l'Hôtel de Ville, on comptait en 2008 « *785 000 places dont 154 000 sur la voirie et 475 000 dans les immeubles privés* ». Or, d'après le recensement de 2006, seuls 537 383 ménages parisiens disposent d'un véhicule. Chacun devrait donc trouver une place si les Parisiens étaient les seuls à pouvoir s'y garer, et à condition d'accepter d'en payer le prix

Pour Marc Fontanes, directeur de Mobility+, une société de conseil qui aide les employeurs à gérer la mobilité de leurs salariés, « *il n'existe pas de solution unique applicable à tous* ». À l'intention de ceux qui passent des heures à la recherche d'un endroit pour se garer, le consultant explique qu'« *on peut, avec un salaire moyen, utiliser une voiture sans en posséder une sous au moins deux formes : le taxi et l'autopartage* »

Les taxis seraient beaucoup plus efficaces qu'on ne le croit généralement, affirme le consultant « *Les gens basent leur jugement sur leur mauvaise expérience du samedi soir* ». À l'entendre, ce moyen de transport serait « *assez économique dans la journée et idéal pour les personnes transportant des gros colis* »

L'autopartage, qui demeure méconnu, consiste à partager une voiture avec d'autres utilisateurs. Certains le font spontanément, tel Jean Jacques, qui met sa vieille Twingo à disposition de quelques amis, un voisin fournissant une place de parking « *Chacun prévient les autres lorsqu'il en a besoin. Nous partageons les frais* », affirme ce Parisien. Des sociétés privées proposent, dans la plupart des villes, un système de location de courte durée « *À Paris le maillage est tel que chacun se trouve à une dizaine de minutes à pied d'une station d'autopartage* » assure M. Fontanes.

La ville de Grenoble va encore plus loin. Un futur complexe de 3 000 habitations, situé entre les rivières Isère et Drac, ne comportera qu'une place de stationne-

ment pour dix foyers « *Les habitants pourront souscrire à un dispositif d'autopartage intégré à leur immeuble et auront accès au tramway et aux pistes cyclables* » déclare Genevieve Fioraso, députée (PS) et adjointe à l'économie de la ville « *Grenoble est la seule agglomération de France où la proportion de déplacements en voiture a diminué depuis deux ans* » précise-t-elle.

Certains automobilistes, enfin, rentabilisent leur voiture lorsqu'ils ne l'utilisent pas, un peu comme d'autres louent au voisin la superbe perceuse qui n'a servi qu'une seule fois. Zilok, une société de location entre particuliers, a mis sur pied une assurance permettant aux propriétaires d'une voiture de la louer, le temps d'une journée ou d'un week-end, à d'autres conducteurs « *Deux mille véhicules de particuliers sont disponibles en ligne et 150 transactions ont déjà eu lieu* » annonce Gary Cige, le PDG de l'entreprise.

Pour M. Fontanes, toutes ces solutions peuvent soulager l'automobiliste, « *à condition qu'il se donne un peu de mal pour chercher l'information* »

Personne n'est obligé, ajoute-t-il, d'abandonner la voiture du jour au lendemain « *Le matin, au moment de s'habiller les gens prennent compte du temps qu'il faut, de l'humeur du moment, de leurs rendez-vous, des loisirs prévus. Pour quoi n'adapteraient-ils pas leurs modes de déplacements à leur journée, au lieu de se laisser conditionner par leurs habitudes ?* », s'interroge-t-il. ■

Olivier Razemon

## L'avenir automobile : un peu d'électrique, beaucoup d'essence et d'hybride

AVIS A TOUS CEUX qui auraient échappé à la vague d'annonces qu'ils se rassurent, la voiture électrique est bien sûr les rails. Peugeot et Citroën ont prévu de lancer la leur, fin 2010, pas moins de quatre véhicules sont en préparation chez Renault, dont le premier, un utilitaire léger dédié aux professionnels et aux flottes automobiles, sera produit dans le courant du premier semestre 2011. Même le numéro un européen de l'automobile, le groupe Volkswagen, jusque là très réticent, veut s'y mettre. Au Salon de Genève, en mars, son patron, Martin Winterkorn, a indiqué qu'il ambitionnait même de devenir le numéro un de ce segment d'ici à 2018. Ses premières voitures électriques sont programmées pour 2013.

Bref, tous les constructeurs multiplient les projets. Tous veulent prendre une part d'un gâteau dont personne ne peut prédire la taille. Pour Carlos Ghosn, patron de Renault et de Nissan, la voiture électrique représentera 10% du marché mondial en 2020, soit une production comprise entre 6 et 8 millions d'unités par an – en retenant l'hypothèse d'un baril de pétrole estimé à 100 dollars. Une prévision jugée très optimiste par ses concurrents. Volkswagen estimait il y a encore quelques mois que la part de la voiture électrique n'excéderait pas 1,5% du marché en 2020, PSA Peugeot Citroën, de son côté, ne la voit pas supérieure à 5%.

Les cabinets d'études sont bien plus prudents. Global Insight a établi ses prévisions à 0,6% des volumes globaux à la même date. Quant au cabinet de conseil Oliver Wyman, dans une étude sur la mobilité électrique en 2025, il estime que 84% du parc automobile roulera encore au pétrole, les 16% restants représenteraient la part de marché des véhicules électriques et hybrides (associant un moteur thermique et un autre électrique).

Selon Oliver Wyman, plusieurs raisons justifient un développement lent des ventes de véhicules électriques : les coûts élevés de production, les prix de vente ainsi que l'absence d'infrastructures sont les principaux obstacles au décollage du marché. Selon le cabinet, les coûts de production seraient aujourd'hui supérieurs de 150% à ceux d'un véhicule traditionnel.

Sans compter l'autonomie des batteries qui, actuellement, autorise au mieux le conducteur à faire 160 kilomètres. « Cent cinquante kilomètres c'est à peu près la distance qu'il nous reste à parcourir lorsque s'allume le voyant de réserve de notre brave berline diesel. Cent soixante kilomètres, ce sera demain l'autonomie totale dont on disposera après avoir fait le plein

d'énergie d'une Renault Fluence électrique. Bonjour l'angoisse de la panne », souligne Jean Jacques Cornaert, dans *L'Avenir de l'automobile, 25 questions décisives* (éd. Armand Colin, 160 p., 12,90 euros).

Dans ce contexte, la voiture électrique serait cantonnée à un marché de niche et les voitures à essence seraient promises à un bel avenir. D'autant que les constructeurs automobiles ont réussi à réduire la consommation de carburant – l'objectif est d'atteindre 3 litres aux 100 kilomètres –, à rendre leurs moteurs de plus en plus performants afin d'en limiter les émissions de gaz carbonique (CO<sub>2</sub>) et de satisfaire des normes européennes et nationales de plus en plus drastiques. En 2009, les émissions de CO<sub>2</sub> ont été réduites en moyenne

### Demain viendront les hybrides rechargeables. Les émissions de CO<sub>2</sub> descendront sous la barre des 50 g/km

de 8 grammes par kilomètre (g/km). De nombreuses innovations ont permis ces améliorations. Exemples : le *stop and start*, un système qui coupe et rallume automatiquement le moteur à l'arrêt, et permettrait de réduire la consommation de 15%, un meilleur aérodynamisme de la carrosserie, une diminution des frottements des pneus, ou tout simplement une réduction du poids des modèles. Selon PSA, un véhicule allégé de 100 kg, ce sont 10 g/km de CO<sub>2</sub> émis en moins.

Pour montrer leur vertu, les constructeurs rivalisent d'effets d'annonce. Renault a ainsi fait savoir qu'allait sortir, d'ici fin 2010, une Twingo diesel ne dégageant que 94 g/km de CO<sub>2</sub>. Chez PSA, les futurs petits moteurs prévus pour 2012 devraient permettre au groupe de proposer des véhicules émettant moins de 100 g/km de gaz carbonique.

Les constructeurs misent aussi beaucoup sur les véhicules hybrides. Inventeur du concept, avec sa Prius qui n'émet que 89 g/km de CO<sub>2</sub>, Toyota proposera dans l'avenir un véhicule hybride dans chaque segment. Et demain, viendront les hybrides rechargeables, qui permettront de recharger les batteries sur une arrivée de courant domestique ou à une borne. De nombreux projets sont en cours. Les émissions de CO<sub>2</sub> des hybrides descendront alors sous la barre des 50 g/km. De quoi rendre le véhicule électrique nettement moins attirant. ■

Nathalie Brafman

## Chacun son Autolib'! A Paris, ce sera « one way », électrique et avec les communes voisines ; à Lyon, on rapporte son véhicule essence au point de départ, comme à Antibes

DESORMAIS, les voitures se mutualisent et, après le succès du Velib' à Paris, 29 communes voisines et la région Ile-de-France veulent, dès fin 2011, mettre en place Autolib'. Il s'agit d'aller plus loin que le simple partage de voitures, où l'utilisateur remet le véhicule là où il l'a pris, déjà proposé, à Paris, par la Caisse Commune, Okigo (Vinci/Avis) ou Mobizen, et dans plusieurs villes comme Toulouse, Lille ou Lyon. Autolib' osera un libre service où l'on peut rendre la voiture dans n'importe quelle station du réseau.

L'appel d'offres, lancé le 10 décembre 2009, a permis de retenir quatre candidats : un consortium formé de la RATP, la SNCF, Avis et Vinci Park, le groupe Veolia Transport, le loueur Ada et le groupe Bolloré. Il s'agit de mettre à disposition, sur 1 000 sites, dont 700 à Paris et 300 dans les communes limitrophes, 3 000 véhicules électriques. « Le cahier des charges est particulièrement contraignant », remarque Denis Grand, président directeur général de Vinci Park, car il s'agit d'un service « one way » qui laisse à l'automobiliste la possibilité de prendre sa voiture à un endroit et de la remettre à un autre. Et il faut régler le problème technique de la recharge électrique des voitures entre deux usages. La Ville de Paris nous a demandé de présenter un prototype de voiture et une maquette de station Autolib' ».

L'abonnement coûterait entre 10 et 20 euros par mois, et la location horaire, entre 4 et 5 euros, plus 35 centimes du kilomètre. Comme pour le vélo en libre service, la ville de Lyon a, en France, été pionnière pour la voiture partagée, utilisant la même marque que Paris Autolib', mais avec un concept différent : pas de voiture électrique, jugée pas assez autonome, et pas de « one way », puisqu'on remet la voiture à son point de départ. Le dispositif fonctionne depuis 2005, repris par une société d'économie mixte, LPA, début 2008. Mille abonnées peuvent, pour un coût de 12,60 euros par mois plus un surcoût de 2,10 à 3,50 euros l'heure, selon le type de voiture, se partager 73 voitures dans 23 stations « uniquement sur terraines, ce qui ne facilite pas notre visibilité », déplore François Gindre, directeur de LPA. « C'est

une alternative à la voiture en ville, pas au vélo, aux transports en commun ou à la marche, ce qui est le rôle que du « one way » estime M. Gindre, et pour les trajets ou les usages plus longs, nous encourageons nos abonnées à louer une voiture ». Le chiffre d'affaires d'Autolib'-LPA

### Les grands champions de l'automobile en libre-service, ce sont les Suisses !

avoisine les 50 000 euros par mois, avec une dépense moyenne mensuelle, par utilisateur, de 50 à 80 euros.

Pionnière certes, Lyon a été rejointe par la commune d'Antibes, qui a son réseau « one way » CiteVU, et tout récemment par Besançon. Depuis le 16 mars 2010, AutoCite s'est installée dans le chef-lieu du Doubs, avec, dans un premier temps, une dizaine de véhicules. Mais les grands champions de l'automobile en libre-service – et depuis longtemps, puisqu'ils ont commencé en 1987 –, ce sont les Suisses. Leur coopérative Mobility fédère 90 800 abonnées, qui peuvent utiliser 2 300 véhicules répartis dans 450 villes, mais pas en « one way » ! Selon l'Office fédéral de l'énergie (OFEN), cette formule a, en 2009, évité que 18 000 voitures de plus circulent sur les routes suisses, donc économisé 15 200 tonnes de CO<sub>2</sub>, l'équivalent de ce que produiraient 11 700 voyageurs en avion allant de Zurich à New York. L'étude suisse met aussi en valeur l'effet de « demotonsation » : avant d'être abonnées, 40 % des ménages possédaient au moins une voiture, leur adhésion a fait tomber cette proportion à 24 %. Mobility, société coopérative par ailleurs très rentable, s'étend chez le voisin autrichien, au travers de l'entreprise Denzel. En Allemagne, autre voisin, le groupe Daimler a, depuis mars 2009, développé le système « Car2Go » à Ulm, ville de 120 000 habitants. Et déjà 9 000 usagers ont été séduits et se partagent 200 Smart, au tarif, tout compris, de 19 centimes d'euros la minute ou 9,90 euros l'heure (voir *Le Monde* du 17 juillet 2009). Fort de ce succès, Daimler compte l'exporter à Austin, au Texas. ☺

Isabelle Rey-Lefebvre