

CONTRIBUTION BM 3.0

MOBILITE-STATIONNEMENT **habitat-politique foncière**

Auteur :

Nicolas Guenro, directeur général d'AutoCool, Société Coopérative d'Intérêt Collectif.

37 ans, marié, 2 enfants.

Cette contribution, bien qu'alimentée par des réflexions issues de mon expérience professionnelle demeure une contribution individuelle et personnelle qui n'engage pas AutoCool, le Conseil d'Administration et les adhérents de la coopérative n'ayant pas contribué à sa rédaction et ne l'ayant pas non plus visée.

Introduction / Constat :

En 1980, alors âgé de 6 ans, je croyais encore au Père Noël et nous étions persuadés avec mes copains que dans 20 ans, en l'an 2000, nous verrions des voitures volantes, des skate-board à propulsion ou encore les prémices de la téléportation !

Il va sans dire que la déception fut grande !

En 2010, je ne crois plus au Père Noël ... ni à la révolution technologique permettant l'avènement d'un moyen de transport révolutionnaire à horizon 20 ans. Finalement 2030, c'est demain !

Je pense que les racines du changement sont là, aujourd'hui, qu'on les identifie, qu'on en parle, mais qu'on ne parvient pas à les mettre en place rapidement car ces changements nécessitent non pas des avancées technologiques révolutionnaires, mais une révolution humaine redéfinissant :

- Les usages et les habitudes
- La culture et les contraintes
- L'intérêt collectif et la liberté individuelle

Au final, la vision que je propose n'est rien d'autre qu'une pensée actuelle (ce qu'il faudrait faire demain matin) rendue possible d'ici à 2030 par un travail lent et profond de changement de :

- politique foncière : le sol, la terre est-il un bien comme un autre régi par le marché ?
- politique de stationnement : l'espace public doit-il être consacré uniquement à nos mobilités et parmi elle à la mobilité automobile (ou plutôt l'immobilité automobile !) ?
- l'organisation du travail et du rôle des entreprises : la responsabilité sociétale des entreprises n'implique-t-elle pas une prise en compte des problématiques de mobilité de ses agents ?

Les objectifs poursuivis sont en partie liés au défi climatique diminuer par 4 nos émissions de GES d'ici 2050. On en parle beaucoup, je n'y reviendrai pas, le Plan Climat de la CUB est fait pour ça.

Mais les objectifs poursuivis ne sauraient se réduire à cet objectif, si important soit-il.

J'estime que la majorité des mesures et des évolutions proposées ci-après existeraient en dehors de cette « contrainte » de changement climatique.

Imaginons en effet une agglomération dans laquelle :

- les enfants ne peuvent pas jouer dehors car l'espace public est dangereux, étant admis qu'il est prioritairement réservé aux flux des mobilités, notamment automobiles
- les activités humaines de rencontre, échange, de réunion, sont quasiment exclus de l'espace public, (presque) entièrement dévolu à la mobilité et parmi la mobilité à la mobilité automobile,
- la majorité des habitants « subissent » le foncier et sont amenés à habiter loin des zones d'activité car le foncier est majoritairement régi par la loi du marché, celle de l'offre et de la demande, sans réel attention portée à la justice sociale ou la rationalité spatiale.

C'est triste, mais cette agglomération c'est la nôtre et elle est semblable à beaucoup d'autres.

Les motifs de changement existent donc en dehors du champ climatique ... et ils sont HUMAINEMENT prioritaires :

- la nécessaire réappropriation de l'espace public qui n'appartient pas qu'à la mobilité
- la réflexion collective sur le foncier et l'habitat qui n'est pas un bien comme un autre

VERS UNE MOBILITE MOINS CONTRAINTE

La mobilité a ceci de complexe qu'elle représente un droit, un plaisir, mais aussi une contrainte.

Un des objectifs prioritaires pour BM 3.0 pourrait être de rendre la mobilité moins contraignante en agissant en amont sur 2 variables :

- réduire **les distances parcourues par les individus** lors du cycle d'une semaine : habitat, travail, école, achats, loisirs etc ...
- réduire le **nombre de déplacements contraints**, (raison ou mode contraints)

A. REDUIRE LES DISTANCES PARCOURUES

En termes de mobilité, on s'est habitué à raisonner davantage en termes de durée (1h de déplacement par jour par exemple) qu'en termes de distances.

Pourtant les distances entre l'habitat, le travail, les loisirs, l'école etc ... sont fondamentales car elles vont déterminer grandement le mode de déplacement utilisé ... tout au long de la journée.

Le rôle des collectivités et des entreprises est fondamental ici puisque nous abordons clairement des thématiques liées à l'aménagement du territoire, la planification urbaine, la politique foncière et la responsabilité sociétale des entreprises par rapport à leurs employés.

1. « Pôle multifonctions » et politique foncière volontariste

Au niveau des collectivités, l'objectif poursuivi devrait être de contribuer à créer des pôles multifonctions, c'est-à-dire des ensembles urbains cohérents regroupant toutes les activités : logement, travail, école, loisirs, espaces verts etc ...

Il est évident que ce genre d'ensemble permettrait de limiter les déplacements quotidiens des habitants de la zone, à condition bien entendu que les zones d'habitat soient accessibles financièrement aux personnes travaillant sur la zone ou les zones limitrophes, ce qui pose deux conditions :

- Une maîtrise du foncier
- Une gestion prévisionnelle de l'habitat et de l'emploi

Focus maîtrise foncière

Comment attirer par exemple de jeunes couples modestes avec enfant en ville si le différentiel de prix au m² est de l'ordre de 1 à 3 entre la ville et une ruralité 50 km plus loin ???

On parle souvent du carburant, mais c'est une erreur. Il faudrait par exemple un litre de carburant à 10€ pour amortir un investissement de 300 000€ dans la ville contre 100 000€ à 50km de là.

C'est donc le coût du foncier qui est avant tout la véritable variable de la mobilité.

Une des ambitions pour 2030 serait par conséquent de mettre en place une politique foncière ambitieuse permettant de sortir une partie importante du foncier du marché concurrentiel pour pouvoir planifier la réalisation de logements accessibles à tous.

Ces logements pourraient être réservés en priorité aux besoins de logement des gens travaillant dans la zone ou dans les zones limitrophes. En partant du principe que l'ensemble de l'agglomération réservera en priorité, zone par zone, des logements, on peut imaginer créer une « flexibilité-sécurité » permettant un turnover.

Encore faut il qu'il y ait un lien entre la politique foncière et les besoins en logement, notamment des entreprises.

2. La gestion prévisionnelle des besoins

Une nouvelle politique foncière axée sur la mixité sociale véritable et l'optimisation des déplacements nécessite une gestion prévisionnelle des besoins (offre et la demande de logement sur une zone).

On peut penser qu'une Agence Locale de l'Habitat serait indispensable, réunissant, par zone :

- les collectivités
- les promoteurs
- les employeurs
- les prescripteurs : agence immobilière par exemple

Cette ALH permettrait d'anticiper les besoins, de corriger les orientations et d'assurer une cohérence d'ensemble. Elle permettrait de comparer la gestion prévisionnelle des besoins en personnel des entreprises avec les capacités de logement de la zone.

B. REDUIRE LE NOMBRE DE DEPLACEMENTS CONTRAINTS

Et si la vraie révolution de la mobilité en 2030, c'était ... la baisse de la mobilité contrainte ?

1. Eviter des déplacements subis grâce au télétravail et, télécentre

Dans bien des cas, le rituel *logement-transport-travail-transport-logement* n'a absolument aucun sens :

- Ni pour l'individu qui fait au travail, en plus de temps, ce qu'il aurait très bien pu faire chez lui
- Ni pour l'employeur qui affecte de l'espace inutilement et donne une image d'irrationalité
- Nic pour la collectivité qui génère soit davantage de congestion automobile, soit de l'encombrement dans les transports collectifs

2030 verra l'avènement d'un télétravail respectueux des salariés en leur permettant de rester, 1-2 ou 3 jours par semaine chez eux pour effectuer plus qualitativement des tâches de bureau.

Les télécentres connaîtront également un grand succès : ces « bureaux de quartiers » permettront à des salariés de différentes entreprises et administrations, mais aussi à des travailleurs indépendants de partager un espace de travail et mutualiser outils et connaissances.

Outre un secrétariat et des outils bureautiques, on trouvera dans les télécentres une station d'autopartage pour les déplacements occasionnels, un point restauration et une crèche d'entreprise.

Ces télécentres seront facilement financés par des économies réalisées par la sécurité sociale, la preuve ayant été faite depuis quelques années que télétravail et télécentres réduisaient considérablement le stress au travail et l'absentéisme.

2. Trouver des solutions à la contrainte du mode automobile

Si l'on peut assez facilement supprimer une certaine forme de mobilité subie, il est tout aussi important de réfléchir à des mobilités choisies (par exemple pour des loisirs ou des actes d'achat) mais qui exigent un mode de transport souvent subi : l'automobile par manque d'alternative crédible.

En 2030, sur l'agglomération bordelaise, la politique d'aménagement du territoire et la nouvelle politique foncière initiée 20 ans plus tôt commencent à porter leurs fruits : le « spectre des possibles » dans un rayon de 10 minutes à pied, à vélo ou en transport en commun s'est sérieusement agrandi. En effet dans ce rayon, 90% de la population ont accès à une salle de cinéma, une piscine ou un parc.

Les voitures en libre-service se sont tellement développées (il y en a désormais 5 000 pour 100 000 utilisateurs sur l'agglomération) que le taux de motorisation des ménages est tombé à 0,8, chiffre impensable au début du siècle (Bordeaux était la ville d'Europe la plus motorisée !).

Ce faible taux de motorisation a poussé les ménages à trouver de nouvelles solutions de mobilité ou en tous cas des solutions nouvelles *pour eux*. Ainsi Mr et Mme Roland de PESSAC déclarent dans la dernière Etude Ménage Déplacement de 2029 : « *ça fait 30 ans qu'on allait en bagnole à Arcachon et qu'on pestait contre les embouteillages au retour ! Depuis qu'on a AutoCool, on y va en train et on se demande pourquoi on l'a pas pris plus tôt !* »

Cette nouvelle donne a permis une meilleure rentabilité des investissements réalisés dans les transports collectifs et une explosion du vélo qui atteint 25% de part modale.

VERS UNE MOBILITE PLUS DOUCE

Ces résultats encourageants pour la métropole désormais millionnaire ne sont pas le fruit du hasard. Ils sont le fruit d'une révolution culturelle intervenue au début des années 2010. Cette révolution entamée dans le cadre des réflexions sur BM 3.0 a touché simultanément 3 domaines :

- Le stationnement : une réappropriation collective de l'espace public
- L'offre de service TC et vélo : oublier la demande pour se concentrer sur les objectifs et les moyens
- Les usages partagés de l'automobile : accompagner le développement du covoiturage et de l'autopartage

A. VERS UNE POLITIQUE DE STATIONNEMENT « ADULTE »

Déjà en 2010, lors d'un cycle de rencontre autour des mobilités à la CUB, les « experts » invités avaient été formels : il est impossible de générer un report modal satisfaisant sur le vélo et les transports en commun sans exercer une pression sur l'usage de l'automobile. Et l'outil de cette pression c'est le stationnement !

Seulement voilà, quiconque avait assisté à une réunion de quartier dans la CUB pouvait en témoigner : élus et techniciens étaient sous la pression permanente de hordes d'habitants n'ayant qu'un leitmotiv « plus de places de parking dans ma rue !!! ».

Les rues n'étant pas extensibles, chacun avait fini par s'habituer à ce qu'on demande aux handicapés, aux vieux et aux poussettes de se débrouiller pour éviter les voitures stationnées sur les trottoirs.

Evidemment les enfants ne jouaient pas dans la rue puisque les voitures occupaient tout l'espace. La ville était triste.

Comble de l'ubuesque, les pouvoirs publics équipaient à grand frais les trottoirs de potelets métallique pour éviter le stationnement, potelets qui a leur tour posaient des problèmes aux personnes les plus fragiles ... !

On avait définitivement renoncé à s'adresser à l'automobiliste-adolescent avec un brin d'autorité en lui rappelant ses droits et ses devoirs et en faisant jouer, lorsque c'était nécessaire, la juste sanction, en l'occurrence le PV et la fourrière : les adultes avaient perdu la partie.

1. Vers une réappropriation collective de l'espace public

Toute issue semblait impossible jusqu'à ce qu'un sordide fait-divers bouleverse les cœurs et les esprits. En juin 2011, rue Saint Nicolas à Bordeaux, un résident excédé par un voisin de la rue Deyries qui venait se garer devant chez lui, sortit furieux et fit avaler son balai d'essuie-glace au malheureux. Celui-ci s'en sortit de justesse après une opération délicate, mais la scène, filmée par une caméra de surveillance secoua la ville. Les adolescents la faisaient tourner en boucle sur leurs smartphones en se bidonnant ...

Les adultes eux, furent saisi par un sentiment ambivalent : « *c'est grave oui, mais ... je comprends, ça aurait pu être moi* ». Il était en effet arrivé à tout le monde d'éprouver une rage folle en bagnole ou pour des problèmes de stationnement.

Une vraie réflexion s'amorça alors ; on constata alors que :

- Chaque automobiliste sacrifiait une année de sa vie à essayer de se garer !
- Que de nombreuses voitures stationnées à proximité des habitations ne roulaient que quelques minutes par semaine
- Qu'au contraire, les artisans et professionnels du bâtiment renonçaient à des interventions en ville par manque de place !

Bref, on nageait en plein surréalisme : habitants, professionnels, élus, associations, militants environnementaux ... personne n'était satisfait de la politique de stationnement !

Et puis sans qu'on sache réellement d'où c'est venu, le bon sens a repris le dessus :

- Pourquoi on n'irait pas tous se garer dans des parkings de proximité, dans un rayon disons de 300 à 500m autour de chez nous, pour libérer nos rues ?
- N'est-il pas plus intéressant de consacrer cette fameuse « année de vie perdue à trouver une place » à 5 minutes de marche pour rentrer chez soi ?
- Les rues ainsi libérées ne pourraient –elle pas accueillir des places de stationnement TEMPORAIRES ou COLLECTIVES, par exemple pour décharger ses courses, accueillir des amis, un médecin ou un artisan ... ou pour une station de covoiturage ou d'autopartage.
- Les rues ainsi réappropriées n'ont-elles pas d'autres usages que la mobilité ?

2. 2030 : parquer les voitures plutôt que les gens

Ainsi, la politique de stationnement de 2030 s'appuie sur une logique totalement inverse de celle de 2010 :

- ⇒ Le stationnement résidentiel sur voirie est totalement abandonné
- ⇒ En contrepartie, les collectivités, en partenariat avec des opérateurs privés, garantissent un stationnement à – de 500m de chaque habitation pour toute personne justifiant d'une utilisation quotidienne de la voiture
- ⇒ Le stationnement sur voirie est réservé au stationnement ponctuel : professionnels, dépose courses ou enfants, etc ...
- ⇒ Les aires de stationnement, publiques et privées sont optimisées dans leur usage, public/professionnel et jour/nuit

La transition s'est opérée de la manière suivante :

- Dans un premier temps, les collectivités ont lancé un grand recensement des offres de stationnement publiques et privées : Parcup, supermarchés, autres ...
- Un premier travail d'optimisation des usages a permis d'attribuer des places jour/nuit dans ces aires de stationnement et d'alléger la pression sur la voirie
- Dans un second temps, des parkings silo ont été construits pour absorber la demande supplémentaire et supprimer définitivement le stationnement résidentiel sur voirie

- Les rues ont ainsi pu retrouver un usage plus « familial » avec espaces verts, aires de stationnement temporaires et stations d'autopartage: une présence humaine (des « îlotiers ») a permis d'expliquer le fonctionnement de ces aires de stationnement :
 - Jaune : - de 15 minutes
 - Orange : jusqu'à 2h

Evidemment, le service de la fourrière a été renforcé pour faire respecter ce nouveau pacte

Au final en 2030, tout foyer de la CUB se voit attribuer :

- Une place de stationnement à – de 500 m de chez lui sur présentation d'une carte grise
- Une seconde place sur justification d'une obligation professionnelle ou autre d'utiliser la voiture quotidiennement
- Sans justification réelle, une place peut être attribuée dans un parking relais de périphérie

Les résultats de cette politique sont incontestables puisque la rue est enfin redevenue ce qu'elle doit être un lieu de passage ET d'échange. Le nombre de voitures par foyer a chuté puisque l'autopartage s'est fortement développé : pourquoi avoir un second véhicule qui sert peu quand on a une voiture partagée à proximité ?

Les parkings silo construits à partir de 2015 sont désormais appelés « les baobabs » : recouverts de végétaux, ils sont acceptés par tous alors que leur construction avait suscité beaucoup de critiques. Les premiers parkings connaissent même une requalification de leur usage : là un étage transformé en restaurant par manque de demande de stationnement, là un étage abritant des ruches ...

B. TRANSPORT PUBLIC ET VELO : DE L'OBJECTIF AUX MOYENS

1. De la « demande » à l'objectif : une politique des moyens

En 2010, la plupart des études de déplacements s'appuient sur l'analyse de l'existant, la « réalité » des faits et des chiffres. Et cette réalité sur la CUB, c'est que près de 60% des déplacements sont faits en voiture individuelle.

Cette analyse de la demande conduit par conséquent toujours à une grande prudence quant aux objectifs de parts modales: l'analyse de la demande joue un rôle d'inertie par rapport aux changements : l'usage massif de la voiture empêche par exemple l'audace qui consisterait à exclure la voiture individuelle d'un franchissement.

Progressivement, l'approche va changer pour aboutir à la signature de « contrats d'objectifs » reposant sur :

- Un objectif collectif et partagé d'augmentation des parts modales TC et vélo
- Une déclinaison en termes de moyens opérationnels pour faciliter l'usage du TC et du vélo et contraindre celui de la voiture individuelle : ouverture de nouvelles lignes, couloirs de bus systématiques, péages urbains etc ...
- Un accompagnement très fort en termes de formation à la mobilité et de conseils

Les Plan de Déplacements Entreprises sont abandonnés au profit de Plan de Déplacement des Citoyens, plus larges et englobant la problématique de la temporalité : temps du travail, des loisirs, des achats etc ...

De nombreuses voix s'insurgeront, dans un premier temps contre cette atteinte à la « liberté individuelle » que constituent les politiques de contraintes de la voiture. Jusqu'à ce qu'un élu rappelle justement que la conception française de la liberté n'est pas absolue mais relative et basée sur la déclaration universelle des droits de l'homme : « La liberté consiste à pouvoir faire tout ce qui ne nuit pas à autrui ».

Or la liberté de circuler en voiture et de stationner n'importe où lorsque ce n'est pas nécessaire nuit aux plus fragiles, à l'environnement, à la collectivité ...

2. La ville vue comme une zone de rencontre

La multiplication des panneaux a fait des villes dans les années 2010 des zones incompréhensibles pour les non-initiés : trop de panneaux, de potelets, d'arceaux etc

En 2030, franchir la porte d'une agglomération signifie automatiquement rentrer en zone de rencontre ; priorité aux plus fragiles : piéton-vélo-moto-voitures-camions. Les panneaux disparaissent, le bruit aussi avec la limitation générale à 30km/h

Faire de la ville une zone de rencontre en termes de mobilité a des effets considérables sur les parts modales puisque le code la rue (et non de la route) s'adresse enfin à l'usager mobile et non à l'automobiliste.

C. UN NOUVEL USAGE DE L'AUTOMOBILE

Evidemment, l'automobile, même contrainte trouvera toujours sa place : pour aller faire des courses, rentrer tard le soir d'un dîner chez des amis, partir en week-end, visiter la vaste Aquitaine.

Des changements majeurs interviennent en termes technologiques et de changements de comportements. Malgré la propagande des constructeurs automobiles et les adeptes de la « voiture propre », la priorité est donnée aux changements de comportement sur les avancées technologiques. Pourquoi ?

Parce qu'électrique, à air comprimé, à pile à combustion ou à éolienne, une « voiture propre » ne réglerait jamais le problème de la congestion et de l'espace urbain occupé.

1. La priorité aux changements de comportements : usages partagés de l'automobile (covoiturage et autopartage)

En 2030, covoiturage et autopartage se sont développés d'une manière exponentielle :

- Le covoiturage grâce à :
 - La mise à disposition d'aires de covoiturage dans tout le département
 - Un péage urbain sanctionnant la voiture solo
 - Une signalétique adaptée de type « totem », comme des arrêts de bus, permettant en ville un covoiturage souple qui se rapproche des « taxis collectifs »
 - Une loi obligeant les entreprises à aménager les horaires de travail pour les personnes désirant covoiturer
 - Une priorité de stationnement donnée aux voitures contenant plus de 2 personnes

- L'autopartage grâce à :
 - L'avantage comparatif donné à la voiture partagée sur la voiture individuelle : stationnement sur voirie, proximité, accès aux parkings PARCUB etc ...
 - L'intégration de stations d'autopartage dans les grands projets urbains et dans le coût des logements : on achète ou on loue un appartement + l'accès à une voiture partagée

- La suppression de la prime à la casse et des cadeaux fiscaux à l'achat de voitures, considérés depuis 2015 comme incompatible avec une réelle politique de développement durable ... et comme une distorsion de concurrence
- Le développement de la billettique et l'intégration de l'autopartage à une carte unique permettant d'accéder au train, bus, tram, VLS, taxis covoiturage et autopartage
- La multiplication des stations et de la demande : une station tous les 500m sur la première couronne de la CUB

2. Le complément : soutien aux avancées technologiques

Les avancées technologiques permettent de baisser considérablement les émissions de CO² / km :

- Tout d'abord les améliorations sur les moteurs thermiques classiques qui ne consomment plus que 3l aux 100km en moyenne
- Ensuite le développement d'une offre électrique significative grâce au changement de batterie « minute » : plutôt que de recharger sa batterie, on va dans une station service la changer

De nouvelles formes de voitures apparaissent, particulièrement adaptées à la ville : des voiturettes biplaces électriques avec le passager derrière et le conducteur devant, une sorte de moto couverte.

Elles répondent parfaitement à un des défis de la ville de 2030 : le poids des « seniors » représente près de 35% de la population.