

Californie : la co-mobilité, un transport en commun par voiture

Extraits de "Co-mobilité et accessibilité", ouvrage¹ de Georges AMAR, mars 2004, chapitre "Californie 2002, y a-t-il une ville après l'automobile ?"

Co-mobilité et "ridesharing"

A Los Angeles, ... 15 % des déplacements sont (en 2002) effectués en "ridesharing" (voyage effectué en co-mobilité)...

... Aux Etats-Unis le couple de base n'est pas VP/TC mais "drive alone / HOV". Drive alone, c'est l'automobile à un occupant unique, son conducteur. HOV, High Occupancy Vehicle, c'est dès qu'il y a, en moyenne, plus d'un occupant par véhicule. En bref, la distinction modale essentielle aux Etats-Unis n'est pas de "nature" (VP ou TC) mais de degré (taux d'occupation égal ou supérieur à 1).

Une observation du fonctionnement du "ridesharing" (processus dont le HOV est le résultat attendu) permet de comprendre que celui-ci est, en Californie, un véritable **mode de transport original** - même s'il s'effectue (principalement) **au moyen de "véhicules particuliers"**.

Si le co-voiturage ou "carpooling", en effet, atteint un niveau si important, c'est qu'il est très activement piloté et géré. **Une agence publique** (initialement nommée Commuter Computer, nom bien évocateur) **gère les imposantes bases de données** qui permettent la rencontre entre les candidats au covoiturage ...

Pilotage et coordination de la co-mobilité

... Parmi les incitations au carpooling, deux sont particulièrement efficaces : toutes les autoroutes du réseau de l'agglomération de L-A- comportent des "HOL" (High Occupancy Lanes), **voies de circulation réservées aux véhicules à deux occupants ou plus**. De même, **les entreprises de L-A- sont tenues à proposer deux types de parkings à leurs salariés** : sur place pour les "carpoolers", et à une certaine distance du site pour les "drive alone" ...

... L'agence, Commuter Computer a également pour rôle d'animer le **réseau des "coordinateurs transport"** que, depuis la Loi sur l'air californienne de 1988, tout employeur de plus de 150 salariés (sur un même site) est tenu de désigner.

Le coordinateur transport doit élaborer annuellement le plan de déplacement de son entreprise, à laquelle est fixé à travers ce plan un objectif synthétique : faire en sorte qu'un indicateur nommé AVR (Average Vehicle Ridership, ou taux d'occupation moyen) soit supérieur ou égal à 1,5 ...

... Cet objectif est parfaitement multimodal ! Il est assorti d'incitations, et bien sûr de pénalités lorsque la valeur de 1,5 n'est pas atteinte.

On voit par là que la politique d'intermodalité s'appuie largement, dans le contexte californien, sur une approche managériale et informationnelle, plus que sur des infrastructures et des dispositifs tarifaires.

¹ "Mobilités urbaines. Eloge de la diversité et devoir d'invention", éditions de l'Aube.