



HAL
open science

Montpellier 1971-1974 : une expérience de "transport individuel public"

Véronique Biau

► **To cite this version:**

Véronique Biau. Montpellier 1971-1974 : une expérience de "transport individuel public". Transports urbains : mobilité, réseaux, territoires, 1991. halshs-01713716

HAL Id: halshs-01713716

<https://shs.hal.science/halshs-01713716>

Submitted on 21 Feb 2018

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

TRANSPORTS URBAINS

le forum des transports publics

juillet-septembre 1991

prix : 60 francs

72

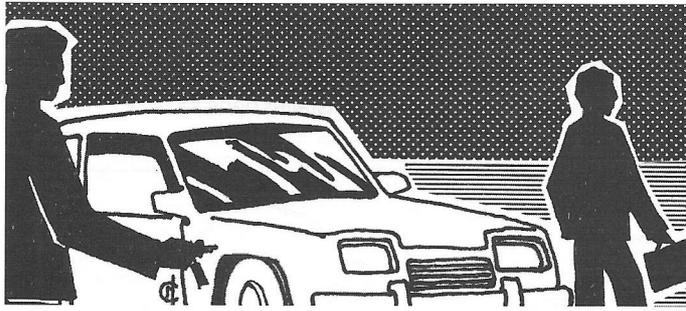
CPPAP 52763

ISSN 0397-6521

UNE MEILLEURE
ACCESSIBILITÉ

revue trimestrielle d'information et de documentation publiée par le
groupement pour l'étude des transports urbains modernes (GÉTUM)





Montpellier 1971-1974 : une expérience de “transport individuel public”

par Véronique BIAU, urbaniste de l'État,
École nationale des Ponts-et-Chaussées

À Montpellier, en 1970-1971, s'est mis en place un système coopératif de voitures en libre service destinées à circuler en centre-ville. Ce système expérimental n'a eu qu'une durée de vie de quelques mois, se heurtant à divers obstacles : difficultés techniques, difficultés de gestion, manque d'appuis institutionnels, dérives de la part des utilisateurs.

En quoi a consisté cette expérience ? Quelles ont été les sources des problèmes qui ont conduit à son interruption ? Quels enseignements peut-on en tirer avec le recul de vingt ans et l'évolution à la fois de la demande, des techniques de gestion et du matériel ?

1. La mise en place d'un mode expérimental de transport

1.1 Un contexte de forte concurrence entre transports individuels et collectifs

Le système TIP de “transport individuel public” prend son origine au début des années 70, avant le choc pétrolier, dans un contexte où se cumulent l'augmentation rapide du taux de motorisation des Français, la croissance urbaine et la déficience des transports collectifs urbains. La circulation individuelle en centre ville rencontre et crée un certain nombre de problèmes : pollution, embouteillages, difficultés de stationner à un moment où les parcs de stationnement en centre ville sont encore peu nombreux. On s'inquiète alors de la place que tiennent la voiture et ses espaces dans les villes américaines qui apparaissent comme références, comme précurseurs des villes européennes : à Los Angeles, 67% du sol est consacré à l'automobile (38% pour les parcs de stationnement).

Le Colloque de Tours sur les transports collectifs urbains (25-26 mai 1970) insiste beaucoup sur cette concurrence entre circulation individuelle et transports collectifs. M. Mondon, alors Ministre des Transports, y annonce : «*Mon objectif est de dissuader l'usager d'utiliser ordinairement sa voiture dans les villes*» et M. Chazal, son directeur de cabinet ajoute : «*On pourrait être tenté de freiner par des mesures autoritaires la circulation des voitures individuelles en espérant ainsi améliorer le fonctionnement des transports collectifs dans nos villes. Qu'en résulterait-il ? Une atteinte difficilement admissible à la liberté de déplacement des personnes et la création d'un véritable monopole au profit des transports urbains qui affaiblirait à coup sûr la recherche de productivité et de qualité de service auxquelles peuvent prétendre usagers et collectivité*».

Apparaît alors l'idée assez séduisante de concilier dans un même mode de transport les avantages des deux modes antagonistes :

- la voiture individuelle pour sa souplesse d'utilisation et l'image de marque valorisante qu'elle a alors ;
- la collectivisation du véhicule pour obtenir un meilleur rendement de la surface occupée au sol par véhicule pour circuler et stationner par rapport aux kilomètres-voyageurs effectués ; le chiffre de 20 usagers pour un seul véhicule est alors avancé.

Le Colloque de Tours signale l'existence de cette idée au chapitre des innovations et le Ministère des Transports témoigne de son intérêt à son égard : «*Dans le cadre de la mise au point de services de taxis sans chauffeur ou de voitures banalisées, une*

expérience est envisagée pour 1971 ou 1972 dans une ville du Midi. Le Ministère des Transports se propose de faire un effort financier pour que cette expérience puisse être menée à bien pendant une durée suffisante».

1.2. Une voiture en libre service

Donner un usage collectif à l'objet éminemment individuel qu'est la voiture suppose la résolution technique de différents problèmes parmi lesquels :

- la comptabilisation du trajet parcouru pour le paiement du service,
- le contrôle de l'utilisateur et de l'état dans lequel il laisse le véhicule,
- l'inviolabilité du véhicule,
- sa sécurité d'utilisation.

Le système de voiture en libre service dont il est question ici repose sur une invention brevetée, le *Tipmètre* qui, avec les moyens techniques de l'époque, répond à ces impératifs :

- un boîtier connecté au moteur reçoit un jeton en plastique que l'utilisateur achète dans un bureau de tabac, et l'érode en fonction du trajet parcouru ;
- une caméra enregistre à chaque prise en charge le numéro de la clé de l'utilisateur, l'heure, le kilométrage au compteur. Cela permet en cas de contentieux (accident, infraction avec délit de fuite) de retrouver le conducteur concerné. Du point de vue du gestionnaire, c'est aussi un mode d'observation fine de l'utilisation de chaque véhicule, en particulier des périodes journalières d'utilisation, du nombre de km/jour, du nombre d'utilisateurs/jour, etc. ;
- pour la sécurité, un système électrique bloque le frein à main au parc de stationnement, ferme les vitres, portes et coffre en fin de parcours.

Le *Tipmètre* était installé sur des Simca 1000 automatiques choisies pour leur maniabilité en ville et leur faible consommation. Il avait été envisagé d'utiliser à terme des voitures électriques, mais la recharge plus fréquente et le coût initial étaient dissuasifs.

1.3. La mise en place à Montpellier

Le choix de la ville de Montpellier pour implanter le procédé expérimental tient davantage à un certain nombre d'opportunités et d'intuitions qu'à un choix raisonné ou à une volonté politique

forte. L'inventeur du *Tipmètre*, originaire de Béziers, avait sensibilisé les élus locaux de la région montpelliéraine : le maire de Béziers pensait que sa ville était trop petite pour que le système y eût un intérêt. C'est sans grand enthousiasme que le maire de Montpellier, M. Delmas, le voit s'installer dans sa ville.

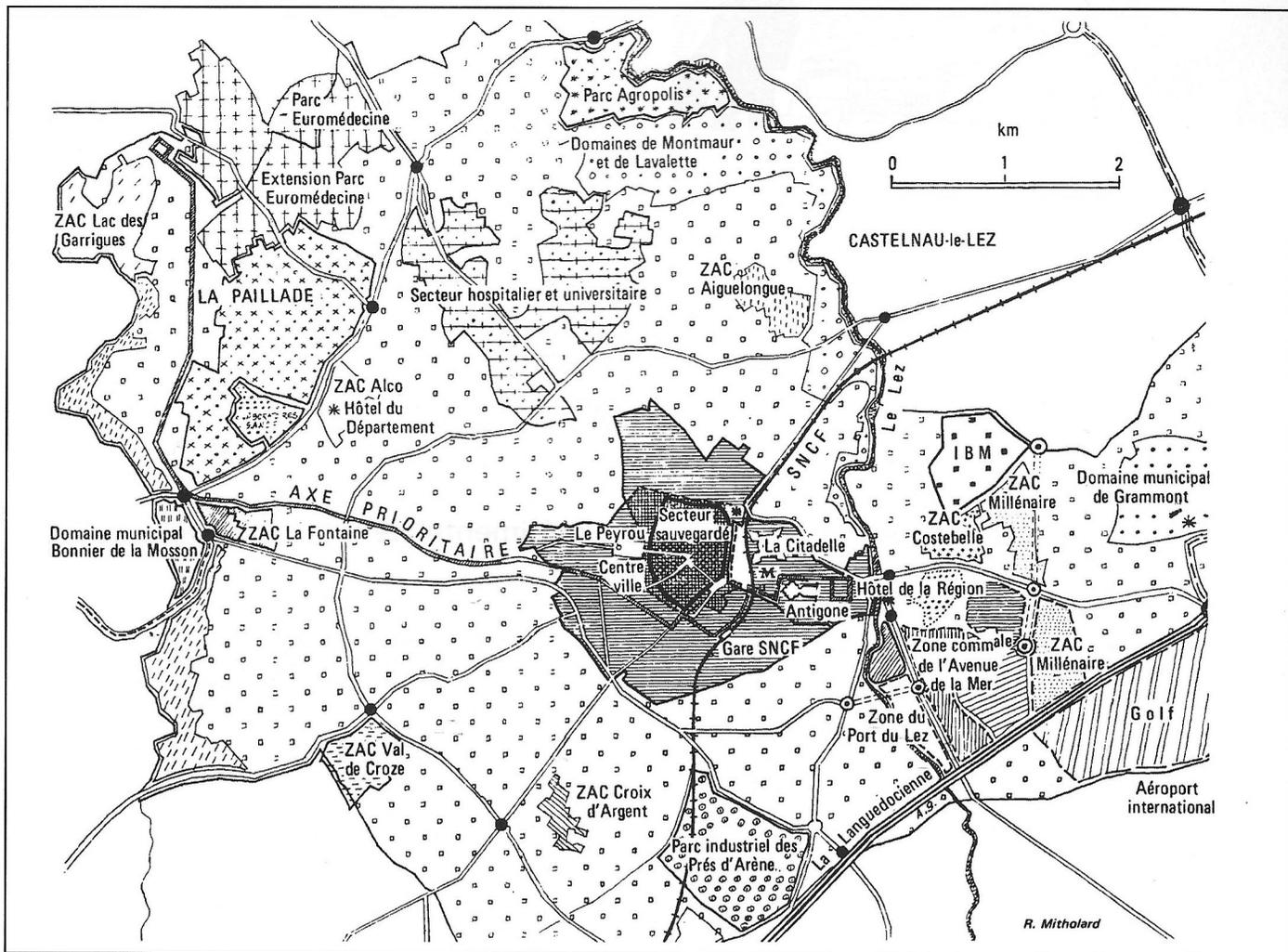


Fig. 1. Plan de situation de l'agglomération de Montpellier et de ses environs immédiats. La zone d'utilisation du "Tipmètre" était limitée au centre ville (hachures horizontales)

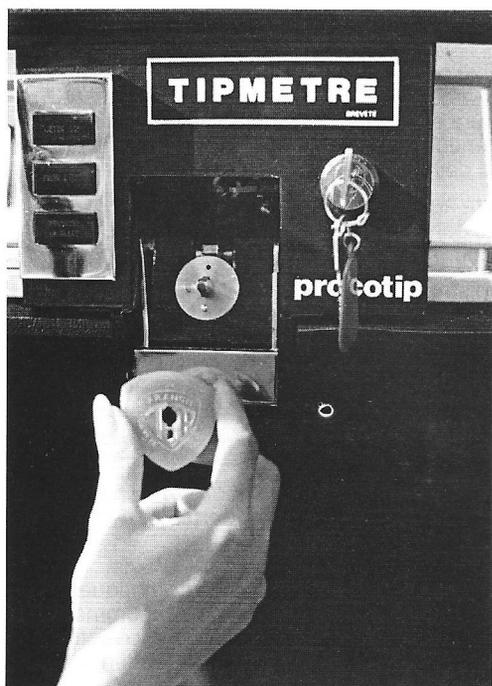


Fig. 2. (à gauche). "Un boîtier connecté au moteur reçoit un jeton en plastique que l'utilisateur achète dans un bureau de tabac, et l'érode en fonction du trajet parcouru" (photo Procotip - A. Hampartzoumian)



Fig. 3. (à droite). "Le Tipmètre était installé sur des Simca 1000 choisies pour leur maniabilité en ville et leur faible consommation" (photo Procotip - A. Hampartzoumian)

Au cours d'un engagement tripartite Ville-État *Procotip* pris en juillet 1971, au démarrage de l'opération, l'Etat s'engage à prendre à sa charge 70 % des subventions d'équilibre (avec un plafonnement à 150 000 F) pendant trois ans et à assurer un suivi technique par l'intermédiaire de l'*Institut de Recherche sur les Transports*. Cet engagement est lié à un engagement de la part de la coopérative à mettre 150 voitures en service dans un délai d'un an avec un lancement initial de 35 voitures en août 1971. La Ville, pour sa part, refuse de prendre à sa charge les 30% de subvention d'équilibre restants mais garantit les emprunts et vote début août un arrêté municipal pour réserver à la coopérative 18 points de stationnement totalisant 80 places répartis en centre ville.

Au mois d'août 1971, les premières voitures sont mises en service dans une zone d'utilisation limitée par des panneaux et correspondant au centre-ville. Pour utiliser ces voitures, il faut adhérer à la coopérative en achetant sept actions de 60 F chacune, ce qui donne droit à une clé numérotée ouvrant toutes les voitures de la coopérative. Pour rouler, on utilise un jeton de 10 F qui permet d'effectuer environ 16 km (0,63 F le kilomètre). La voiture doit être prise et déposée dans l'un des 19 parcs de stationnement spécifiques.

1.4. Les réactions à l'idée de "transport individuel public"

Dès le lancement de l'opération, les médias s'intéressent à l'expérience. Des émissions de radio, de télévision, des articles de presse font connaître l'idée en France et à l'étranger. Des élus, des responsables de transport se renseignent, envisagent d'implanter le système chez eux : les maires de Marseille, de Rouen, de Pau, la Communauté urbaine de Lille ; à l'étranger, Montréal, Washington, diverses villes du Moyen-Orient. On imagine la possibilité de rendre extensible l'usage des clés et jetons aux réseaux des villes équipées...

Au niveau local, les réactions sont généralement favorables :

- les taxis, inquiets, admettent le système s'il se cantonne au centre ville, car les courses cantonnées au centre ville sont quasi-inexistantes pour eux ; mais si, comme il était prévu, le système devait s'étendre à la périphérie...



Fig. 5. Voitures Procotip sur un parc de stationnement réservé en centre ville (photo Procotip - A. Hampartzoumian)

- les Montpelliérains sondés lors d'une caravane de démonstration, un an avant le lancement de l'expérience, apparaissent convaincus ; 50 % sont très intéressés par TIP, 72 % trouvent raisonnable la souscription de 420 F ; l'Automobile-Club se propose d'en faciliter le paiement à ses adhérents ;
- la *Compagnie des transports de Montpellier* ne perçoit pas l'avènement de ce mode de transport comme concurrent mais comme complémentaire : il permet d'assurer un service vingt-quatre heures sur vingt-quatre, il est mieux adapté au centre ville et ne concurrence pas la desserte en transports en commun des périphéries ; s'il contribue à fluidifier la circulation, les transports en commun en bénéficieront aussi... Une pré-enquête montrait que 2,5 % des besoins en déplacements satisfaits par TIP étaient auparavant pris en charge par les transports en commun. Des accords sont passés entre la CTM et Procotip pour l'entretien des véhicules par les ateliers de la CTM.

Fig. 4. Extrait de la brochure de présentation du système Procotip.

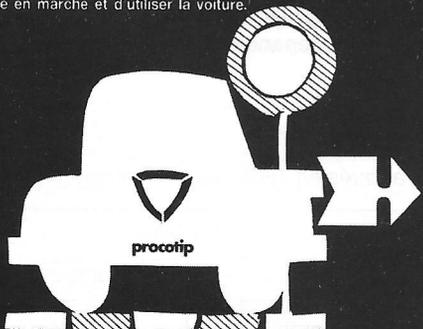
voici comment...



La clé vous permet d'entrer dans toutes les voitures TIP stationnées dans les emplacements que PROCOTIP a réservés dans la ville.



Le jeton que vous pouvez vous procurer dans des distributeurs automatiques vous permet de mettre en marche et d'utiliser la voiture.



Plus de problème de stationnement : PROCOTIP a réservé plusieurs centaines d'emplacements répartis dans toute la ville et reconnaissables de loin.

Deux éléments sont remis à chaque adhérent :

une clé

Ainsi en ville vous prenez une voiture TIP, vous effectuez tous vos déplacements. Ceux-ci terminés, vous rangez la voiture dans un emplacement TIP proche de votre destination. Un autre usager prendra à son tour la voiture.

un jeton.

'Les problèmes voitures' sont définitivement réglés : essence, eau, huile, antigel, lavage, graissage, entretien, pneus : **procotip** s'occupe de tout. Plus de facture, plus de vignette, plus d'assurance. Vous ne payez votre voiture que pour le kilométrage parcouru.

Tout ceci au juste prix !!

procotip comme les autres coopératives, ne fait pas de profit. Les bénéfices sont redistribués aux adhérents par la ristourne. Les adhérents contrôlent la gestion de la société.

1.5. Quelle clientèle pour le "transport individuel public" ?

Avant le lancement du système, une enquête sur la clientèle potentielle est réalisée par l'IRT sur 23 personnes interviewées. Les conclusions sont assez pessimistes :

- le centre ville de Montpellier, l'"Écusson" auquel le système sera limité, est très réduit : 2 km dans la plus grande dimension ; c'est une zone où en général on se passe de voiture parce qu'on fréquente dans leur continuité les commerces et les équipements. De plus, comme les personnes interviewées doutent que la circulation puisse réellement être fluidifiée, elles pensent continuer à se déplacer plus vite à pied ;
- on n'envisage pas la rupture de charge entre la voiture personnelle pour venir de la périphérie et la voiture TIP pour circuler en centre ville ;
- le système n'apparaît pas économique, le jeton rendant plus visible la dépense du transport par rapport à la voiture personnelle ;
- enfin on regrette de ne pouvoir "réserver" sa voiture pour en conserver l'usage entre deux courses et on doute de trouver une voiture sans attendre à tout moment.

La clientèle ciblée était donc celle :

- des professionnels se déplaçant beaucoup pour leur travail en centre ville (médecins, dépanneurs, hommes d'affaires) avec l'inconvénient que certains équipements liés aux besoins professionnels ne peuvent être installés à domicile dans la voiture (radio-téléphone, stock de médicaments, outils...);
- les étudiants, nombreux à Montpellier, dans la mesure où le coût restait raisonnable;
- les femmes sans deuxième voiture, habitant en périphérie, mais qui doivent attendre la phase où le réseau sera étendu à la périphérie.

Une situation après deux mois d'expérience, établie par l'IRT, confirme les prévisions de clientèle : sur les 300 adhérents du moment sont particulièrement représentés les professions libérales, les sociétés, les commerçants, les étudiants ; en revanche les femmes et les ouvriers sont peu nombreux à adhérer. Le réseau prend une connotation de "haut de gamme".

Dans la phase expérimentale, la société gestionnaire se préoccupe de limiter la clientèle pour préserver la qualité de service correspondant aux 35 voitures mises en place. Elle tend à privilégier les usagers qui ne recherchent pas uniquement une mobilité domicile-travail en heures de pointe et raisonne sur leur origine géographique avec la préoccupation de répartir les véhicules dans la zone d'utilisation.

1.6. La gestion du système

La société gestionnaire du système TIP à Montpellier, dénommée Procotip, se crée en 1971 à l'initiative de l'ingénieur inventeur du *Tipmètre* et de quelques cadres non issus des milieux du transport urbain. La formule d'une société coopérative de consommation anonyme et à capital variable est adoptée. Elle permet, en accord avec la coloration humaniste de l'idée de base, d'affirmer le caractère de service public de l'opération, sans but lucratif, et de se placer comme partenaire vis-à-vis des pouvoirs publics - Ministère des Transports et collectivités locales -.

L'étude de faisabilité financière se base donc sur un faible capital



Fig. 6. Parc de stationnement de voitures Procotip en bordure du jardin du Peyrou, à l'ouest de l'hypercentre (photo Procotip - A. Hampartzoumian)

social initial de la coopérative ; elle escompte des garanties d'emprunt des pouvoirs publics pour les premiers investissements et des subventions d'équilibre pour les premiers exercices. Plusieurs hypothèses d'exploitation sont établies : avec 100, 200 ou 300 voitures. L'optimum entre le nombre nécessaire pour la qualité de service et le seuil de risque financier acceptable se situe à 150 voitures, ce qui représente à l'époque un investissement de 2 200 000 F. Les résultats des budgets prévisionnels des premiers exercices sont très imprécis (+ 340 000 ou -840 000 F pour le premier exercice, +115 000 ou -666 000 F pour le second) selon les hypothèses prises sur le nombre de km/jour/voiture. Pour un coût de l'essence de 1F/litre, le prix d'équilibre est fixé à 0,63 F/km, ce qui est moins cher que le taxi mais plus cher que la voiture privée, d'autant plus que le raisonnement marginalise ce qui fait souvent l'automobiliste réduit le prix du kilomètre au prix de l'essence... Quant à la comparaison du prix du TIP par rapport à celui des transports collectifs, elle est difficile à dresser : il est le même pour une ou quatre personnes, il ne correspond pas au même service.

Après trois mois de fonctionnement apparaissent les premières révisions à la baisse des estimations. La moyenne d'utilisation s'établit aux environs de 14 km/jour/voiture, soit six ou sept fois moins que le seuil de rentabilité. Faut-il chercher à augmenter le nombre d'usagers/voiture/jour, ou le nombre de km/usager/jour :

- le nombre d'usagers ne pourra augmenter sensiblement que si le nombre de voitures offertes augmente, renforçant progressivement l'intérêt d'appartenir au réseau ; mais la coopérative n'a pas une capacité d'investissement suffisante ;
- le nombre de km/usager pourrait augmenter si la zone d'utilisation était étendue ; mais les problèmes de répartition et de régulation, dont on commence à percevoir la complexité, seraient encore accrus. On considère en effet qu'une attente supérieure à cinq minutes pour obtenir un véhicule entraînerait le rejet du client vers d'autres modes de transport. Un service de répartition est donc organisé, de façon bien sûr empirique, pour réguler l'offre et la demande de voitures dans les 19 points de stationnement. Cela engendre des coûts non négligeables : deux employés, 16 km de plus par voiture et par jour, trois voitures pour la maintenance.

Tableau 1. Comparaison de tarifs kilométriques publics ou particuliers ; tarifs pratiqués en 1969 (source : rapport financier Procotip)

Métro tarif moyen	Autobus Paris	Voiture		T a x i		Voiture TIP
		particulières		Paris	Montpellier	
0,36 F	0,54 F à 0,58 F	tarif administratif 6 CV : 0,45 F	loc. sans chauffeur 0,60 F + essence + agio + taxes	prise en charge 2,50 F +0,69 F/km +0,30 F/mn sur place	prix moyen 2,42 F/km	0,65 F TTC

1.7. Interruption de l'expérience

Les difficultés apparues au cours des premiers mois de fonctionnement vont croissant dans les mois suivants. En décembre 1972, elles sont ainsi analysées par les responsables de la société coopérative :

- les difficultés financières sont liées au retard de paiement de la subvention d'équilibre octroyée par le Ministère des Transports ;
- des difficultés administratives sont engendrées par la lenteur du maire à signer le contrat de concession élaboré en septembre 1971.

Une demande de renseignement avait été adressée par la Ville au Conseil d'État pour s'assurer de la légalité de la procédure de concession dans ce cas. Une délibération de la section des Travaux Publics du Conseil d'État du 27 juin 1972 confirme le caractè-

re de service public de la société *Procotip*, la compétence de la collectivité locale pour assurer en gestion directe ou en concession un tel service ainsi que la possibilité de réserver des emplacements de stationnement à ces voitures sur les voies publiques.

Mais ces lenteurs dans la mise en place ont des impacts financiers immédiats :

- le manque de moyens financiers conduit à choisir le crédit-bail pour l'achat des voitures, ce qui entraîne des surcoûts financiers ;
- les tarifs doivent être augmentés, passant de 420 à 600 F pour la participation initiale et de 10 à 15 F pour le jeton.

Elles ont en même temps un effet sensible sur l'opinion : la crédibilité, l'image du service se dégradent.

En mai 1973, la société *Procotip* dépose son bilan.

2. Vingt ans après...

Comme le laissent entendre les différentes coupures de presse annonçant la fin de l'expérience, peut-être y a-t-il, au-delà de l'échec rencontré à Montpellier, des idées à conserver et à réintroduire dans les réflexions actuelles ? On a vu récemment dans la presse l'invention d'une mini-voiture en libre service, la *Réva*, qui reprend avec une technologie plus élaborée un certain nombre des principes du procédé montpellierain. L'idée du libre service reste latente dans la réflexion sur la circulation urbaine dans les métropoles des pays industrialisés. On peut d'ailleurs se demander si cette idée, née de l'excès d'équipement automobile, ne pourrait pas aussi être intéressante dans les pays en voie de développement pour compenser l'insuffisance d'équipement automobile... Mais c'est un autre problème.

2.1. Les causes de l'échec

M. Dechangy, actuellement à la société *VIA-GTI*, a réalisé avec *Transétude* - le bureau d'études rattaché à *Transexel*, gestionnaire du réseau de transports en commun de Montpellier - le suivi de l'expérience *Procotip*.

Selon lui, l'échec est principalement le fait du comportement des usagers qui "en toute bonne foi" accaparaient un véhicule pour leur usage personnel afin d'être sûrs de sa présence au moment où ils en avaient besoin, le mettant dans leur garage, se chargeant même de refaire le plein d'essence ! Aucun moyen de contrôle ne permettait de sanctionner ce comportement ; même si le *Tipmètre* enregistrerait le numéro de clé de l'utilisateur et pouvait prouver que c'était toujours le même, cela n'était pas explicitement interdit.

Il y a eu aussi, comme dans l'expérience très célèbre des "vélos jaunes" de La Rochelle, des vols et dégradations, des fraudes : des voitures étaient retrouvées hors de Montpellier dans le fossé les week-ends, de fausses clés et de faux jetons ont circulé...

Certes ces formes de délinquance, ou tout au moins "d'incivisme", étaient prévisibles mais elles ont été amplifiées par l'insuffisance de moyens techniques, réglementaires, institutionnels et financiers.

La technique sommaire et peu fiable du *Tipmètre* offrait moins de possibilités de gestion et de contrôle que ceux que l'on pourrait obtenir aujourd'hui par l'informatique :

- la carte à puce aurait permis de facturer de manière combinée la distance parcourue et le temps d'utilisation, ce qui aurait dissuadé le stationnement dans les garages particuliers ;
- le délicat problème de la répartition des véhicules aurait été mieux appréhendable par des simulations et des modèles traités sur ordinateur. On aurait pu envisager d'installer dans les parcs de stationnement réservés une borne d'appel reliée à cet ordinateur pour permettre à l'utilisateur, en cas d'absence de voiture sur place, d'avoir des informations sur les disponibilités à proximité ;
- le suivi de la localisation des voitures serait rendu possible par satellite.

Mais ces moyens techniques sont coûteux. La mise en place d'un tel mode de transport ne peut pas s'envisager financièrement sans un partenariat très étroit avec les pouvoirs publics. Peut-être, depuis la décentralisation, les villes sont-elles plus concernées par leurs problèmes d'aménagement urbain et se sont-elles mieux armées pour aborder ces questions ? Le partenariat serait alors facilité.

2.2. L'idée du "transport individuel public" est-elle pertinente aujourd'hui ?

Malgré un contexte technique et institutionnel qui permettrait de pallier quelques-unes des difficultés rencontrées en 1971-1973 par l'expérience montpellieraine, on peut s'interroger sur la reproductibilité actuelle de cette expérience.

En premier lieu, les problèmes de comportement de l'utilisateur restent entiers ; toute forme de libre service doit prévenir et gérer fraudes et exactions éventuelles ; plus l'objet mis à la disposition du public a de valeur, plus la régulation des comportements est difficile.

En second lieu, la question cruciale reste celle de la répartition. Le procédé *TIP* répond très aisément à une mobilité limitée à un centre restreint ou à une mobilité centre-périphérie : il suffit de mesurer la demande et de stocker en centre ville le nombre de voitures correspondant. En revanche la mobilité périphérie-centre, pour laquelle ce mode de transport présente beaucoup d'intérêt du point de vue de l'utilisateur, est extrêmement difficile à gérer : où localiser les points de départ, comment faire face à des demandes éparpillées et irrégulières ?

Du point de vue de M. Dechangy qui, après Montpellier, a travaillé sur les réseaux de transport en commun de Besançon et de Caen, le procédé *TIP* est gérable et efficace s'il est mis en place de façon drastique. On pourrait en effet imaginer de délimiter une zone urbaine dans laquelle le stationnement le long des voies serait interdit. La livraison, la circulation seraient autorisées à condition que le stationnement s'effectue sur des emplacements hors voirie. La totalité du gabarit des voies serait donc destinée à la circulation, comme dans les avenues de New-York. Aux portes de cette zone, seraient créés des emplacements de dépôt des voitures privatives liés aux points de départ des transports publics collectifs et individuels. Dans la ville, des parcs de stationnement spécifiques seraient réservés aux véhicules *TIP* ; ce dernier remplacerait alors la voiture individuelle pour l'usage urbain.

Cette projection est-elle de l'ordre de la prospective ou de celui de l'utopie ? On imagine difficilement la réaction du public face à une mesure politique de cette nature ; on imagine d'ailleurs tout aussi difficilement la nature de la personne politique susceptible de prendre une telle mesure ! Mais peut-être l'acuité du problème de la circulation urbaine avec un taux de motorisation toujours croissant remettra-t-elle l'idée du "transport individuel public" dans les réflexions des décideurs de l'an 2010...