



La voiture au garage!

TRANSPORTS

Malgré les exigences de mobilité douce, les impératifs sanitaires et le volontarisme de certaines municipalités, d'autres font aussi machine arrière et le combat contre l'auto est loin d'être gagné.

≡ Vanina Delmas

L'avenue des Champs-Élysées, ses boutiques, son Arc de triomphe et ses badauds. La place du Châtelet à Paris, son théâtre, sa fontaine et ses terrasses de café. Les quais de Seine, les bouquinistes et la vue sur Notre-Dame-de-Paris. Un dimanche banal dans la capitale... ou presque. En tendant l'oreille et en ouvrant les yeux, manquent deux éléments : le bruit et les voitures. Pour

la deuxième année consécutive, la mairie de Paris a proposé une Journée sans voitures aux citoyens, sur une zone d'environ 38 km². Quelques dérogations étaient accordées, en particulier pour les véhicules d'urgence, les riverains ou les taxis, mais les piétons et les vélos étaient rois. Une démarche saluée par les écocitoyens et les associations environnementales, comme le Réseau action climat (RAC). « Ce type d'initiative nous semble utile pour révéler la ville autrement, commente Lorelei

Limousin, la responsable des politiques de transports de l'association. *Bien sûr, cela ne doit pas seulement être un coup de com' et cela nécessite dans le même temps une politique de mobilité plus ambitieuse, plus pérenne sur le terrain.* »

Pour certains, cette journée semble anecdotique, notamment parce que les transports en commun n'étaient pas gratuits et que peu d'alternatives étaient proposées aux irréductibles automobilistes. Mais elle s'inscrit dans

Le 25 septembre à Paris, une « journée sans voitures » plus ambitieuse que les années précédentes, avec fermeture de tout le centre-ville.



PHILIPPE LOPEZ/AFP

« La voiture est souvent un besoin »

Pour le sociologue **YOANN DEMOLI**, la prise de conscience écologique ne se traduit pas dans les faits au sein des ménages.

Vanina Delmas

Yoann Demoli
Maître de conférences
à l'université de
Versailles-Saint-
Quentin-en-Yvelines.

La voiture reste un objet de consommation populaire. Yoann Demoli, membre de l'Observatoire sociologique du changement, s'est appuyé sur des enquêtes nationales de l'Insee pour décrypter les usages des Français. Selon lui, c'est aussi un miroir des clivages sociaux.

Estimez-vous que les Français consomment de moins en moins d'automobiles ?

Yoann Demoli : Depuis les années 1960, nous constatons plutôt une hausse des équipements et même une tendance à avoir plusieurs voitures. En 1967, 20 % des ménages avaient une voiture, aujourd'hui ils sont 82 %. L'accès à l'automobile s'est démocratisé. Si je devais forcer un peu le trait, je dirais que l'avenir de la voiture est plutôt devant nous que derrière. Il y a peut-être un changement des mentalités, mais il ne se traduit pas dans les faits.

Les arguments écologiques très présents ces dernières années n'ont pas pesé dans le changement des mentalités ?

On est écolo quand on peut l'être. Le rôle des contraintes ne doit pas être minimisé. Geneviève Pruvost, sociologue au CNRS, a beaucoup étudié les « fondamentalistes » de la conversion écologique, et elle s'est aperçue que la seule chose avec laquelle ils n'arrivaient pas à rompre était la voiture. Elle leur est indispensable car ils vivent souvent dans des zones rurales isolées, en outre, ils possèdent souvent de vieilles voitures diesel qui polluent terriblement.

Le rôle de l'automobile dans l'espace public est-il un enjeu politique récent en France ?

Jusqu'à la fin des années 1960, la politique française du « tout-voiture » était nette, notamment avec la construction des autoroutes. On garde d'ailleurs en tête l'image d'Épinal du président Pompidou dans sa Porsche. Considérer la voiture comme un problème est assez consensuel. C'est même un double problème public puisque c'est dangereux sur le plan environnemental et du point de vue de l'accidentologie. Le sujet de la sécurité routière est un problème pour tous les gouvernements, de gauche comme de droite. Il ne faut pas croire que ces préoccupations sont récentes : elles remontent au moins aux années 1970 en France, et même avant aux États-Unis.

Diminuer la place de la voiture, développer la piétonnisation des centres-villes, mettre l'accent sur les transports en commun... La

volonté de certaines municipalités peut-elle conduire à une stratification sociale ?

Pour la plupart des gens, la voiture est un besoin. Par exemple, une aide à domicile qui doit visiter six personnes par jour en région parisienne sera obligée de prendre son véhicule. Quand on travaille de nuit ou en équipe, les transports en commun ne sont pas pratiques. Et les catégories sociales les plus contraintes par leurs rythmes de travail sont majoritairement les catégories les plus populaires qui peuvent difficilement profiter des transports en commun. Ou alors cela est très coûteux en temps.

Et la différence s'accroît à la campagne...

Les espaces ruraux et périphériques sont les oubliés de la politique alter-automobile. Le covoiturage avec BlaBlaCar, Autolib', Uber... tout cela fonctionne dans des lieux à forte densité. Mais si j'habite un petit village, je ne trouverai jamais de covoiturage car cela nécessite une coïncidence des désirs. Les populations rurales sont souvent obligées d'avoir une voiture, voire plusieurs par ménage. Par ailleurs, passer le permis reste une priorité chez les jeunes. Même si on observe un décalage dans le temps lorsqu'ils ont fait des études dans des grandes villes, ils finissent par le passer.

Nous dirigeons-nous quand même vers la fin de l'hégémonie de la voiture comme propriété privée ?

Là aussi, le facteur social joue beaucoup. Pierre Bourdieu disait que les personnes ayant plus de capital économique que culturel n'hésitaient pas à exposer leurs biens. Pour certaines catégories sociales, avoir une grosse voiture est encore un signe de distinction, alors que pour d'autres, c'est plutôt avoir une mentalité de « beauf ». Si je regarde qui dépense beaucoup pour sa voiture, je constate que chez les jeunes hommes des classes populaires, le pourcentage de leur budget dédié à l'auto est très important. Il y a aussi un effet de générations et de richesses. Jusque dans les années 1970, on se faisait remarquer en possédant une voiture. Puis, avec la diffusion et la banalisation de cet achat, il fallait en avoir une deuxième pour se distinguer. Petit à petit, les enjeux se sont concentrés sur la marque et les modèles. Prenons l'exemple du 4X4. Les propriétaires ont souvent un capital économique assez fort mais ils habitent aussi à la campagne, donc leur rapport à l'espace est complètement différent. Ce sont surtout des distinctions symboliques. ●

une démarche globale de la maire de Paris : circulation alternée en cas de pic de pollution, plan pollution depuis le 1^{er} juillet interdisant la circulation des véhicules antérieurs à 1997, plan vélo en prévision et le projet controversé de piétonnisation des voies sur berges de la rive droite de la Seine. Celui-ci a été validé le 26 septembre par le Conseil de Paris, malgré l'avis défavorable de la commission d'enquête. Les associations environnementales, comme France nature environnement (FNE), approuvent « les bonnes intentions de la Ville de Paris ». La voie express « devait permettre aux usagers de la route d'optimiser leurs déplacements pour réduire les distances parcourues. Pour ceux qui ont la possibilité de le faire, nous espérons voir de plus en plus d'automobilistes se libérer de l'auto », résume Denez L'Hostis, président de FNE. Les 43 000 automobilistes quotidiens de la célèbre voie express Georges-Pompidou, inaugurée par le Premier ministre du même nom en 1967, devront donc rapidement trouver un itinéraire bis.

Une fronde des maires franciliens (UDI, LR ou Debout la France), soutenus par l'association 40 millions d'automobilistes, s'active pour faire annuler ce projet. Pourtant, les premiers chiffres sur le report du trafic routier, dévoilés dans *Le Journal du dimanche* du 25 septembre, sont moins alarmistes que prévu. Pendant les trois premières semaines de septembre, où les voies sont restées » p.6

p.5 » fermées après Paris Plages à titre expérimental, le nombre de véhicules par heure a augmenté de 73 % sur les quais hauts aux heures de pointe du matin (comparé à la même période il y a un an), et de seulement 13 % aux heures de pointe du soir. Et les temps de parcours des automobilistes ont certes augmenté, mais dans une mesure moindre que ceux prévus par une étude d'impact réalisée par un organisme indépendant.

« Créer de la place pour les piétons est une très bonne idée mais pourquoi virer les voitures ?, souligne Pierre Chasseray, délégué général de l'association 40 millions d'automobilistes. Le véhicule qu'on considère comme propre aujourd'hui sera regardé comme sale dans dix ans car la recherche et le développement auront heureusement permis de faire mieux. » Reste qu'actuellement les conséquences sanitaires et environnementales liées aux véhicules sont indéniables.

Même si le trafic routier et le taux d'émission de particules fines diminuent depuis 1990, leur concentration demeure stable et sature l'air. Un rapport de Santé publique France, publié en juin dernier et décrypté par Mediapart, révèle qu'environ 2 500 personnes meurent chaque année à cause de la pollution atmosphérique à Paris, dont un quart provient du trafic routier. Une réalité effrayante, car contrairement au tabac, par exemple, personne ne peut échapper à cette pollution.

Cette problématique n'a pas de frontières : selon l'Agence européenne de l'environnement (AEE), 90 % des citoyens de l'Union européenne sont exposés à des polluants atmosphériques jugés nocifs par l'Organisation mondiale de la santé (OMS). Nombre de grandes agglomérations européennes ont donc lancé des plans semblables à ceux de Paris : le péage urbain de Londres, les 500 kilomètres de pistes cyclables de Copenhague, la zone piétonne bruxelloise de cinquante hectares, les périmètres à trafic limité de Rome... Des expérimentations transitoires pour éventuellement parvenir à une ville sans voitures dans plusieurs années. Une proposition sérieuse étudiée et testée à Lisbonne par le Forum international des transports, un laboratoire d'idées affilié à l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) et regroupant 57 pays. En développant les taxis collectifs et un réseau de minibus, gérés via une application mobile, ils ont constaté une baisse de 23 % du volume du trafic (jusqu'à 37 % en heure de pointe), un recul de 34 % des émissions de CO₂ et une libération massive de l'espace public. Double bémol tout de même : cette révolution urbaine nécessite un investissement financier de taille, et il est peu probable que les industriels automobiles voient d'un bon œil la quasi-disparition des véhicules en ville.

Du côté des constructeurs, les principaux efforts se concentrent sur la voiture électrique, considérée comme plus écologique. Pas vraiment de changement de cap concernant les

véhicules mis sur le marché : on n'a pas cessé d'acheter des voitures même après le scandale des tests truqués de Volkswagen. Selon les chiffres du Comité des constructeurs français d'automobiles (CCFA), les ventes ont même augmenté de 6,7 % lors des six premiers mois de 2016. « Les tests truqués révélés par le "Dieselgate", en laissant croire que les véhicules étaient "propres", ont fait perdre plusieurs années à la lutte contre la pollution de l'air. Nous aurons bientôt un test en conditions réelles de conduite au niveau européen, pour les taux d'oxydes d'azote (NOx) dans un premier temps. Mais il faudrait qu'ils soient étendus aux taux de CO₂ pour une vraie avancée, analyse Lorelei Limouzin. Ensuite, il faudrait une réforme totale des tests d'homologation pour avoir un véritable contrôle sur ces tests. »

Un changement de mentalité peut-être visible chez certains citoyens, mais cela reste

marginal face au besoin de se déplacer de populations plus isolées ou aux heures de travail décalées (voir entretien p. 5), et au manque de moyens de plusieurs collectivités locales. En juin 2015, la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut) mettait en lumière le désintérêt du gouvernement pour les transports publics, « à peine cités dans le projet de loi sur la transition énergétique, qui se préoccupe surtout de la voiture dite "propre" », et listait les communes qui favorisent le retour de la voiture en ville en transformant des places piétonnes en parking (Roubaix), en supprimant des bandes cyclables (Pau, Toulouse) ou en abandonnant leur projet de tramway (Nîmes, Amiens). Argument choc : la voiture permettrait de dynamiser les centres-villes.

Le Réseau action climat a publié le 22 septembre un guide à destination des élus locaux qui leur propose des leviers pour modérer le trafic routier au profit des mobilités alternatives : marche, vélo, voiture partagée, transports en commun (1). « Notre réseau de transports en commun n'est pas en capacité d'absorber les automobilistes, commente Pierre Chasseray. Si, demain, nous avons des transports en commun de qualité, des parkings relais gratuits et surveillés aux entrées des villes, comme à Lille, cela répondra à certains besoins. Mais il serait plus judicieux de parler de complémentarité des modes de transports plutôt que d'alternative car cela suppose qu'on peut se passer de la voiture, or ce n'est pas le cas partout. » Deux visions de la ville et de la société qui ne cesseront de s'affronter tant que l'offre de transports en commun ne sera pas homogène sur l'ensemble du territoire. Toutes les méninges s'activent pour trouver des solutions. Dernière proposition pour désengorger les routes : le téléphérique. Brest inaugurera le sien en octobre, tandis que le Syndicat des transports d'Île-de-France (Stif) a lancé une consultation publique sur un projet dans le Val-de-Marne. ■

90 %
des citoyens
européens
sont exposés
à la pollution
atmosphérique.

(1) Les Villes « respire » de demain : repenser notre mobilité face à l'urgence climatique et sanitaire, à lire sur le site du Réseau climat action.