

LRD

Brûler les voitures ou réussir à s'en affranchir ?

Aujourd'hui professeur de politiques urbaines à l'Université de Perth, en Australie, Peter Newman passe l'année académique 1972-1973 à Delft, ville compacte de Hollande-Méridionale, au sud-ouest des Pays-Bas. Il y découvre la marche à pied et les petites distances d'un lieu à l'autre de cette ville proche de Rotterdam. Le plaisir de se promener tous les jours dans un centre urbain à l'architecture ancienne est en effet inexistant en Australie. Mais la carrière de chercheur lui imposant de passer à l'étape suivante, Peter Newman quitte l'Université de Delft pour celle de Stanford, en Californie.

C'est ainsi qu'il se trouve à San Francisco lorsque, le 20 octobre 1973, l'Arabie saoudite déclare un embargo total sur les exportations de pétrole des pays membres de l'Organisation des pays exportateurs de pétrole (Opep) à destination des Etats-Unis. La Syrie et l'Égypte ont attaqué Israël en pleine fête du Kippour. En représailles au soutien massif des Etats-Unis à Israël annoncé le 19 octobre, les pays arabes ferment le robinet du pétrole. L'embargo prendra fin dès mars 1974, mais pas la flambée du prix du baril, qui a quadruplé. Toutes les sociétés industrialisées sont ébranlées. C'est le premier choc pétrolier.¹

À San Francisco, la vie quotidienne est bouleversée. La déstructuration économique et sociale est inévitable, observe Peter Newman, dès lors que ce qui fait tenir la vie urbaine ensemble, la voiture, tombe en panne. De retour à Delft un peu plus tard, sa surprise est toutefois totale : la vie y suit son cours comme si de rien n'était. À une exception près : lors des dimanches sans voiture, piétons, cyclistes et adeptes des patins et des planches à roulettes se pressent encore plus nombreux en ville.

Cette double expérience de citoyen met l'urbaniste sur une piste de recherche très fructueuse. Les villes ne sont pas toutes égales devant la voiture et son corollaire, le pétrole. Celles à faible densité, à l'habitat dis-

persé, aux emplois regroupés dans certains quartiers et aux places de parking abondantes sont très vulnérables au renchérissement du pétrole. Peter Newman et son collègue Jeffrey Kenworthy partent alors en voyage. Sept mois durant, chacun de son côté et sans financement institutionnel, ils collectent des informations sur la démographie, l'aménagement, les transports et la consommation d'énergie de 32 villes de tailles moyennes à grandes sur les cinq continents. Aucune n'infirme leur thèse : la façon dont les villes sont aménagées détermine l'utilisation plus ou moins massive de la voiture. Publiée en 1989, leur étude fondatrice *Cities and Automobile Dependence : A Sourcebook* est, aujourd'hui plus que jamais, d'une saisissante actualité.

Dès l'alerte de 1973, Peter Newman comprend que la voiture individuelle exerce une emprise telle sur la société qu'un pétrole plus cher aura des retombées dramatiques sur l'ensemble de son organisation. Limiter la place de l'automobile en ville est dès lors un enjeu géopolitique. Cette seule raison devrait suffire à inciter les sociétés industrielles

et toutes les collectivités à chercher à se libérer, au moins en partie, de leur dépendance à l'automobile. Mais depuis trente-deux ans, la plupart d'entre elles s'ingénient à faire exactement le contraire.

Pourtant, d'autres arguments plaident pour un contrôle ferme sur la place de l'automobile en ville. Embouteillages, pollution sonore, pollution de l'air, occupation effrénée de l'espace, destruction des paysages, coûts faramineux des infrastructures, pertes sèches de sols cultivables, danger permanent pour la vie d'autrui : la voiture est un puissant facteur de détérioration de la qualité de vie. Désormais, il faut ajouter le changement climatique à la liste de ses méfaits.

Occulter toutes ces dimensions de l'impact de l'automobile, c'est réduire la discussion à la substitution du pétrole. En vérité, le défi pour l'humanité ne se résume pas à réussir à découvrir un improbable carburant miracle. Il ne réside pas dans cette seule pile à hydrogène qui focalise tous les fantasmes ni dans la chimie verte et ses biocarburants. Bien plutôt, il consiste à devenir capable de mener une réflexion ouverte sur l'organisation urbaine et la qualité de vie.

En Suisse, Bâle, Berne et Zurich mènent des politiques cohérentes depuis trente à quarante ans pour construire la ville sur les axes de transports publics : bus, trams, pistes cyclables et services de proximité. En France, Paris et Grenoble, notamment, font de très gros efforts sur ce plan. Et lorsque l'urbanisme se prête mal à une mobilité différente, les solutions pratiques et astucieuses ne manquent pas : covoiturage, autopartage, services à la demande, plans de déplacement, campagnes de promotion, tarifs avantageux.

D'autres approches sont cruciales. Il est possible de jouer sur la dimension symbolique de la reconquête de la ville par ses citoyens. Une opération comme Paris-plage est de ce point de vue très importante. De même, le champ des aptitudes à utiliser les multiples moyens de transport reste totalement ouvert : il n'est pas si facile de lire une carte, de comprendre un horaire de train, de décrypter des tarifs préférentiels, de s'organiser pour mettre à profit le temps de déplacement en transport public. Et puis, si l'on veut vraiment limiter la place de l'automobile, il faut être cohérent et cesser de la promouvoir en construisant des places de parking à profusion.

Cet automne, des milliers de voitures ont été la cible favorite de la révolte des banlieues françaises. Pourquoi ? Parce qu'il y en a partout ! ■

**Bâle, Berne
et Zurich
mènent
des politiques
cohérentes**

¹ James Howard Kunstler. *La fin du pétrole. Le vrai défi du XXI^e siècle*, Plon, 2005.



