

LRD

La résistible progression de l'automobile

57

Les moyens efficaces de tempérer l'essor du trafic automobile en zone urbaine sont connus, à commencer par une politique stricte de stationnement. Retarder ces mesures, c'est rendre l'espace urbain de plus en plus cauchemardesque pour ses habitants et la décruée des émissions de gaz à effet de serre quasi impossible dans un avenir proche. Pourtant, dans la plupart des agglomérations françaises et suisses romandes, les mesures de restriction restent timides... lorsqu'elles existent. Pour une raison évidente : de formidables blocages sociaux et politiques s'y opposent à une maîtrise du trafic automobile.

Bien que la voiture se soit peu à peu mise à tout écraser sur son passage depuis qu'elle a vu le jour, ses défenseurs vivent souvent sa remise en cause comme une aberration, une absurdité, voire le signe d'une dérive totalitaire. Pour casser cette dynamique délétère, toute idée novatrice est la bienvenue. Celle du Groupement des autorités responsables des transports (Gart), en France, d'organiser en 2003 une série de trois week-ends de formation et de réflexion avec des citoyens « ordinaires », en majorité utilisateurs exclusifs de l'automobile, est instructive.

Dix-neuf « cobayes »

Association de collectivités territoriales qui regroupe plus de 250 autorités organisatrices de transport, agglomérations, départements et régions, le Gart a pour rôle, entre autres, de promouvoir une mobilité alternative à l'automobile. Lors de cette initiative, abusivement qualifiée de « Conférence de citoyens », dix-neuf « cobayes » sélectionnés dans cinq villes françaises ont reçu une formation accélérée et pratique de trois fois deux jours à Grenoble (dont le maire préside le Gart), Reims et Paris. Leur mission : mieux saisir les enjeux du transport en ville et répondre à la question qu'ils ont eux-mêmes reformulée ainsi : « Comment inciter les automobilistes à diversifier leurs modes de déplacement ? »

Exposées à un enseignement dense et de qualité sur les différentes facettes du transport en ville, invitées à tester le tramway à Grenoble, le bus à Reims et le métro à Paris, initiées à la dynamique de groupe et à la confrontation avec des élus, ces personnes aux divers profils sociaux et professionnels ont dû rédiger en bout de course une déclaration assortie de recommandations. Il

en ressort une prise de conscience des méfaits de l'excès de trafic automobile et la reconnaissance du fait qu'il est parfois possible de se déplacer avec d'autres véhicules que la voiture.

Ainsi écrivent-ils : « Nous avons compris que si on continue à se déplacer principalement en voiture, la situation va se dégrader : de plus en plus de pollution, des villes de plus en plus embouteillées, des centres-villes invivables pour les piétons... » Et aussi ceci : « Nous avons réalisé que la question des déplacements nous concerne tous parce que jamais auparavant on ne nous avait parlé comme ça des incidences de nos manières de se déplacer sur notre santé, la qualité de notre environnement et la vie sociale. Nous avons compris qu'il est parfois possible de se déplacer sans la voiture, parce que nous en avons fait l'expérience dans trois villes. Nous pouvons tous, de temps en temps, nous déplacer autrement qu'en voiture. »

Miracle ?

Il est frappant de constater à quel point ces dix-neuf personnes, dont seize sont des « mono-utilisateurs » de l'automobile au début de leur formation, ont été réceptives à sa remise en cause. Trois d'entre elles ont même changé radicalement leurs modes de déplacement, estimant y gagner en temps, en argent et en convivialité. Une participante a été jusqu'à vendre sa voiture : « Avant, je prenais seulement ma voiture, aujourd'hui, je suis toujours en vélo. » D'autres citoyens du panel ont déclaré : « Ma vision des transports a changé », « J'ai changé mon mode de vie. »

Miracle ? Pas vraiment. Tout d'abord, ces dix-neuf citoyens se sont portés volontaires à l'occasion d'un appel à candidature publié dans la presse. Inutile de s'étonner ensuite qu'ils soient

plus ouverts que la moyenne. Ensuite, si l'on met dix-neuf personnes ouvertes et intéressées par une thématique en présence de ce qui se fait de mieux parmi ses spécialistes avec à la clef trois séjours guidés dans trois villes françaises en présence de leurs élus et responsables locaux, il serait vraiment triste qu'elles ne parviennent pas à des propos ni à des commentaires intelligents, en phase avec l'enseignement qu'elles ont reçu.

Reste que cette expérience est très intéressante. Elle révèle que maints usagers exclusifs de la voiture ont beau être ouverts sur la question des transports urbains, ils ignorent à peu près tout de l'impact de leur comportement et des possibilités d'agir autrement. Avant tout, cette initiative du Gart est utile parce qu'elle prouve qu'il est possible de résister politiquement beaucoup mieux qu'on ne le fait actuellement à la progression de l'automobile. Il suffirait de mieux renseigner la population et, sans doute encore plus... de très nombreux élus. Ce n'est pas le moindre mérite de cette expérience que d'aider à le faire comprendre. ■

POUR ALLER PLUS LOIN

Le Gart a produit un DVD très bien fait de cette expérience : *Conférence de citoyens. Elus, citoyens, ensemble pour une mobilité durable*. Gart, 2004. Site : www.gart.org ; tél. : + 33 (0)1 40 41 18 29.

