

Libérer la ville de l'automobile, c'est possible !

L'automobile dégrade la ville sans pour autant garantir le droit au transport, puisqu'elle n'est pas accessible à tous et étouffe les autres modes de déplacement : peut-on en maîtriser l'usage ? L'exemple de bien des villes suisses ou allemandes montre que c'est possible sans pénaliser la vitalité économique urbaine, bien au contraire : réduire la circulation automobile d'un facteur deux est un objectif réaliste à terme.

Bien entendu, il faut combler le retard d'équipement des villes françaises en transport collectif. Les moyens techniques disponibles forment une panoplie très large et encore bien mal exploitée en France : minibus, autobus, trolleybus, tramway, tram-train, RER et train régional. Pas besoin de « véhicule intermédiaire » ou autre tapis volant. Mais investir ne suffit pas. La qualité du service rendu est essentielle pour attirer l'automobiliste, indifférent aux discours à la mode sur l'intermodalité et vite dissuadé par l'information défailante, l'accessibilité médiocre, les fréquences et l'amplitude horaire insuffisantes, l'entassement aux heures de pointe, les bus bloqués dans les embouteillages, les correspondances pénibles, la tarification inadaptée, sans parler du manque de sécurité et des grèves répétitives ... Ici encore, rien à inventer, il suffit d'importer la « qualité suisse ».

Le transport collectif ne couvre pas tous les besoins de déplacement. Les modes non motorisés doivent être vigoureusement encouragés : de l'Italie du Nord aux Pays-Bas, la marche et la bicyclette contribuent elles aussi à résorber efficacement le trafic automobile, sans investissements coûteux. Une fois de plus, rien à inventer : libération des trottoirs, mise en place d'un « système vélo » allant des aménagements de voirie aux stations-services.

Reste le problème fondamental : à quoi bon déve-

lopper les modes alternatifs à l'automobile si on continue à encourager en même temps l'usage de l'automobile ? Il faut limiter systématiquement l'espace accessible à la voiture, développer les zones à circulation modérée, renchérir le coût du parking central de longue durée offert aux « pendulaires » et en limiter la capacité, arrêter de construire de grandes voiries urbaines sous prétexte d'écarter le trafic de transit des centres-villes.

Les « rocade » sont un piège : elles encouragent le transport routier de marchandises à longue distance au détriment du rail, et les déplacements automobiles urbains à longue distance. Elles entretiennent donc le cercle vicieux de l'étalement urbain : urbanisation de faible densité et glissement des activités commerciales hors des centres. On ne peut à la fois vouloir maîtriser l'automobile et la rendre obligatoire ... d'autant que les rocades absorbent une large part des crédits disponibles, au détriment des transports collectifs.

En définitive, une politique cohérente ne pourra être mise en œuvre que si trois conditions sont satisfaites :

- la volonté de limiter l'étalement urbain et de densifier la ville, ce qui ne veut pas dire entasser ses habitants ;
- le paiement par les automobilistes des coûts collectifs de la circulation automobile, aujourd'hui subventionnée ;
- la création d'autorités d'agglomération étendues aux zones périurbaines et gérant simultanément les transports collectifs, les grandes voiries, le stationnement et l'urbanisme.

Jean Sivardière, président de la FNAUT
Fédération Nationale de Associations d'Usagers
des Transports