

Des Cafés

Comment la ville réinvente-t-elle la voiture ?

Débat, "Comment la ville réinvente-t-elle la voiture ?" avec Antoine Beyer, université de Paris IV et Jean-Baptiste Schmider, Auto'trement, Strasbourg le jeudi 18 novembre à 18h30 au NUOVO CAFFE MILANO (23 Bd de la Victoire à Strasbourg. Tram Université)

Antoine Beyer, Maître de conférences à l'Université de Paris IV-Sorbonne, retrace l'évolution de la relation entre la ville et la voiture à Strasbourg, ville qui apparaît en ce domaine comme un modèle. A la voiture triomphante, qui structurait la ville, a succédé le temps de la contestation et celui de la limitation. Mais il n'y a pas de rupture nette à l'échelle française. La part de la voiture dans les déplacements a cessé de croître, diminue dans les centres des villes, mais continue à augmenter dans les périphéries urbaines (où l'enjeu est de développer des transports en commun adaptés). Elle varie selon les villes, selon la taille et le volontarisme des politiques. Car un basculement systémique prend du temps ; il demande une reconnaissance réglementaire et politique, et passe par l'apprentissage des citoyens. Les conducteurs s'adaptent aux filtrages (d'où temps de stationnement accrus et d'autres problèmes), de même que les constructeurs qui perçoivent un enjeu (recherches sur la voiture électrique). Un nouveau modèle économique émerge. De moins en moins propriétaires de leur mode de transport, les citoyens conservent l'accessibilité, grâce à une combinaison du vélo, du co-voiturage, de l'auto-partage et... d'Internet. L'enjeu actuel est de proposer une offre intégrée et lisible. Le champ est concurrentiel entre de grands groupes (SNCF, gestionnaires des parkings, EDF) et les associations.

Jean-Baptiste Schmider, directeur d'Auto'trement, parle d'une prise de conscience de la ville comme espace fini, avec le bon exemple de Strasbourg (boucles de circulation, offre associative pour des usages alternatifs de la voiture). Cette conception a fini par s'imposer à la suite de la Suisse et de l'Allemagne. Dans un contexte de mobilité non extensible à l'infini, des contraintes sont nécessaires pour reprendre des parts modales à la voiture. La ville réinvente la voiture, avec des véhicules plus petits, plus sobres. Mais plus que la voiture électrique, trop chère et peu autonome, c'est la voiture partagée qui est efficace. La ville elle-même peut alors être réinventée, devenant plus ouverte et plus accessible : marche, vélo, zones 30, nouveaux services, livraison des marchandises et transformation des gares en pôles de services. Les questions permettent d'évoquer la question taboue en France d'une évolution de l'offre des taxis (vers des taxis collectifs ?). Peut-on envisager la remise en question du modèle de l'étalement urbain, des hypermarchés et des autoroutes urbaines, dont est largement responsable la voiture individuelle ? On parle certes de hausse des prix du pétrole, de télétravail, de surfaces commerciales plus petites, de la possibilité de friches autoroutières dans l'avenir, mais les avis sont ici partagés. Des questions portent enfin sur les clients de l'auto-partage, plutôt issus actuellement de milieux culturellement voire économiquement favorisés.