

# Vers un automobilisme éclairé?

OPINION



VINCENT KAUFMANN

PROFESSEUR DE SOCIOLOGIE URBAINE ET D'ANALYSE DE LA MOBILITÉ À L'EPFL

**J'**ai toujours considéré que l'automobile était une invention extraordinaire. Elle constitue à bien des égards une incarnation de certaines grandes valeurs des sociétés modernes que sont la propriété, l'individuation et la vitesse. Par son caractère privé, individuel et son efficacité dans le franchissement de l'espace, elle a même été une sorte d'incarnation de l'idée de liberté. Ces attributs en ont fait un grand rêve du XXe siècle... Durant lequel l'automobile est devenue le moyen de transport dominant dans tout le monde occidental. Cette expansion s'est même encore renforcée à l'échelle mondiale dès les années 1990. Actuellement elle s'épuise progressivement... D'objet symbole de liberté, la voiture n'est-elle pas devenue un bien de grande consommation banal, permettant de parcourir la normalité terne des espaces sub- et péri-urbains qu'elle a contribué à façonner?

Si l'automobile est un objet génial par tous les potentiels qu'elle offre, force est de constater que nous sommes collectivement très forts pour faire un mauvais usage de cette invention. Cela fait plus de soixante ans que le territoire est apprêté pour l'automobile afin de pouvoir aller rapidement partout avec ce moyen de transport. La vitesse automobile est devenue la métrique de référence de l'aménagement du territoire, à partir de laquelle est définie la distribution des aménités et des équipements. L'automobile s'est imposée dans les usages de mobilité quotidienne comme le mode dominant, et il en a résulté massivement les conséquences négatives que l'on connaît: la pollution atmosphérique et sonore, une consommation d'espace considérable pour la circulation et le stationnement, le lourd bilan humain des accidents de la route. Mais surtout, la voiture a rendu la population dépendante: compte tenu de la dispersion spatiale des aménités et des équipements, des distances à parcourir pour les atteindre et de leurs accessibilités, l'automobile est souvent devenue indispensable à la réalisation des programmes d'activités de la vie quotidienne. D'incarnation de liberté, la voiture s'est transformée en mode de transport obligé, avec toutes les conséquences sociales que cela implique, tout le monde n'ayant pas accès à la conduite, tant s'en faut.

De rêve du XXe siècle, l'automobile serait-elle devenue le cauchemar du XXIe siècle? Les transports constituent le 1er secteur d'émission de gaz à effet de serre et la voiture individuelle y est pour beaucoup. Respecter les objectifs fixés par l'Accord de Paris sur le climat dans ce secteur impose à la fois l'électrification massive du parc, et une réduction de l'ordre de 50%-60% des kilomètres parcourus en voiture à l'horizon 2050. L'effort est considérable et nécessite à la fois des innovations technologiques et des politiques de transition industrielle, mais également une transformation en profondeur des usages de mobilité.

Sur ce dernier point, qui fait régulièrement et à tort l'objet de passes d'armes partisans gauche-droite intenses, les dernières recherches que j'ai menées à l'EPFL montrent qu'il existe désormais un important potentiel dormant de report modal au sein de la population. Nombreuses sont en effet les personnes qui souhaitent utiliser moins l'automobile dans leur vie quotidienne et qui ne le peuvent pas faute d'alternatives. On en revient à la dépendance automobile. Pour y remédier, il y a sans doute lieu d'appliquer strictement le principe cher à la droite du libre choix du moyen de transport: ceux qui souhaitent vivre sans voiture devraient pouvoir le faire, non seulement dans les centres des grandes villes, mais également dans les communes de couronnes d'agglomération, les villes moyennes et les petites villes, ce d'autant plus que de tels comportements convergent avec les objectifs ambitieux de l'Accord de Paris sur le climat. Cela implique un travail considérable sur les prix, l'offre de transports publics en heures creuses, le soir et le week-end, sur les relations tangentielles. Cela implique aussi le développement massif de parcours sécurisés et dédiés pour les vélos et de cheminements agréables pour la marche, dans les quartiers de banlieue notamment.

**La voiture devrait enfin être un objet de plaisir hors des routines du quotidien, une liberté qu'on s'offre comme un cadeau**

Mais quid de l'avenir de la voiture? Si l'on décrypte bien ce que disent nos concitoyens dans les enquêtes, pour bon nombre d'entre eux, la voiture n'est plus désirable dans ses usages routiniers de la vie quotidienne. Embouteillages, risque d'accident, sédentarité, perte de temps liée à l'activité de conduite sont autant de facteurs perçus comme des désagréments de l'automobile. L'objet lui-même a perdu de sa superbe par ailleurs: son design s'est empâté et sa conduite s'est aseptisée. D'ailleurs, dans les derniers *James Bond*, l'espion, grand amateur de voiture s'il en est, quand l'action devient vraiment «sérieuse», reprend le volant de l'Aston Martin DB5 de 1964, ce qui lui permet d'avoir le dessus grâce à un pilotage sans filtres.

Je me permets un cri du cœur: la voiture reste une invention géniale et il faut en prendre soin. Elle sera bien sûr toujours indispensable à la campagne, mais surtout, elle devrait enfin avoir la place qui aurait toujours dû être la sienne: être un objet de plaisir hors des routines du quotidien, une pratique accessible au grand nombre, précieuse car événementielle, une liberté qu'on s'offre comme un cadeau. Nous vivons dans un monde obnubilé par l'optimisation fonctionnelle et la technologie... Au point qu'on en oublie souvent l'essentiel: le beau, le drôle, l'expérience sensorielle, le moment inoubliable. L'avenir de la voiture passe par ces mots: il s'agit de retrouver un automobiliste éclairé et mesuré. ■