La cohabitation des moyens de transport bouleverse la ville

Une réflexion sur les moyens de transport qui conditionneront le commerce de demain

Les images étaient parmi les plus séduisantes de la consultation pour le Grand Paris. L'architecte britannique Richard Rogers esquissait une ville sans voitures, tout en espaces verts et en terrasses piétonnes. Une révolution : la voirie parisienne est aujourd'hui dévolue pour 55 % aux véhicules et pour 45 % aux trottoirs. Congestion, bruit, pollution... après des décennies de formatage des villes par l'automobile, celle-ci est devenue la bête noire des politiques urbaines sous la pression conjointe du prix du pétrole et du péril climatique. Partout, le réveil des politiques de transports en commun opère un lifting sur le visage des villes. Au point que le tramway est devenu non plus un simple moyen de transport, mais un véritable outil d'aménagement urbain, occasion de redessiner les places et les rues, de remplacer le bitume par pavés et gazon. "L'urbanisme passe d'un modèle américain d'étalement pavillonnaire à un modèle japonais, où la densité s'organise autour des gares", analyse François Bellanger, animateur du think tank Transit City à Paris, et tête chercheuse de grands groupes français d'automobile, de transports en commun, de services urbains et de distribution. "Déjà, la Suisse et l'Allemagne font de leurs gares des centres-villes, avec des commerces, des services, des crèches, des logements..." Dans le même esprit, en Californie, le mouvement des Transit Villages tente de remettre en selle les transports en commun en greffant, autour des gares, des villes nouvelles d'esprit villageois, à l'image de Fruit Vale et de Richmond, autour de San Francisco . Constatant que 30 % des gaz carboniques émis par les véhicules dans la ville sont liés uniquement à l'interminable recherche d'un stationnement ou aux embouteillages, la même San Francisco teste un dispositif d'information en temps réel installé dans la voirie et capable de guider les conducteurs. Car, de la mise en valeur des transports collectifs à la disparition des voitures dans les rues, il y a un pas que personne ne se risque encore à franchir. "Les tramways améliorent l'espace public et la qualité urbaine, mais ils ne grappillent pas la moindre part de marché à l'automobile", constate l'urbaniste Taoufik Souami, chercheur au CNRS et directeur du programme "changement climatique, mobilités urbaines et cleantech" de l'Institut pour la ville en mouvement. Selon lui, "la voiture reste, pour la plupart des citadins, le moyen le plus sûr d'effectuer un trajet". Particulièrement pour le tiers de la population urbaine française qui ne vit pas en centre-ville, mais en grande périphérie. "Quand on habite à plus de 10 minutes d'une station de transports en commun, on ne l'utilise pas", note M. Souami. Et les solutions d'auto-partage et de transport à la demande restent très peu employées. "La seule vraie alternative à l'automobile serait une offre intégrée entre un nombre accru de modes de transport, assortie d'une source d'information unique sur l'état des réseaux et la disponibilité des véhicules", estime l'urbaniste. "Au lieu d'explorer les interstices, on continue à réfléchir avec des outils du XIXe siècle : la voiture de deux tonnes ou les transports collectifs, souvent déjà saturés", regrette François Bellanger. Et de se tourner vers l'Asie, où des constructeurs inventent des véhicules électriques légers sur le modèle des rickshaws. Ou vers New York, où quatre cents "cyclopolitains", ces vélos-taxis à assistance électrique, proposent des courses à bas prix. Mais cet éclatement de la mobilité urbaine et la transformation du règne automobile en régime de cohabitation sont loin de libérer l'espace public - adieu, l'océan de verdure promis. Couloirs de bus et de tramways, pistes cyclables, bornes de véhicules en partage, stations de taxis de toutes sortes, parkings relais à proximité des gares, postes de recharge des véhicules électriques... tout cela prend beaucoup de place, dans un milieu où l'espace public est compté et le foncier précieux. Paris en fait la difficile expérience : la ville a multiplié par trois les aménagements cyclables en dix ans pour atteindre 440 kilomètres - les déplacements à vélo atteignent aujourd'hui 3 % du trafic total -, et ses ingénieurs s'arrachent les cheveux pour ajouter, aux 1 200 stations de Vélib', un millier de stations d'Autolib', destinées à recevoir quelque 3 000 voitures en libre-service. Même bazar pour se partager la chaussée, où deux écoles s'affrontent. "Les ingénieurs veulent des voies séparées pour les bus, les vélos, les voitures, les piétons, tandis que beaucoup d'urbanistes préfèrent un espace commun indifférencié, avec de nouveaux codes d'usage", explique M. Souami. Le second modèle, fréquent en Europe du Nord, a l'avantage de la souplesse, quand le premier, au nom de la sécurité, peut aboutir à segmenter l'espace public jusqu'à l'absurde et à créer... de l'immobilité. Le Monde, Grégoire Allix, 18.11.09