

Vue comme un symbole de liberté, la voiture a pris ses usagers en otage



Procès fictifs 1/4 Elle pollue, génère des nuisances sonores et est source d'insécurité. Mais comment juger la bagnole, qui s'est rendue indispensable?

Les disputes de Rumine

Sous le titre **Dernières générations**, les disputes de Rumine seront l'occasion de mettre sur le banc des accusés quatre puissantes institutions: la voiture, l'hôpital, la frontière et la croissance. Vendredi 3 et samedi 4 novembre, quatre procès fictifs au casting alléchant verront s'affronter de véritables avocats et d'éminents accusés. Interroger les règles qui nous gouvernent, comprendre et juger les positions de chacun, les disputes ont pour vocation de nourrir le débat social et politique. Organisés par Charles Kleiber, président de l'Association Disputons-Nous, avec le soutien de M^e Yves Burnand, ces quatre procès prendront place au Palais de Rumine. Entrée gratuite.

Frédéric Ravussin

Elle n'a pas vraiment le profil du coupable idéal, la voiture. Ce coupable qui, malgré le meilleur avocat possible, ne trouvera pas grâce aux yeux de ses juges. Tant s'en faut, même. Car la liste de ses griefs a beau être aussi longue et pénible à vivre qu'un bouchon sur l'A9 en direction du Valais un vendredi soir d'hiver, la bagnole dispose encore en hauts lieux de solides appuis. Jugez-en plutôt.

Alors que le Conseil fédéral avait fait un pas de côté en simplifiant cet été l'introduction de «zones 30» dans les localités, Berne vient de réengager la 5^e vitesse. Le 25 octobre, les autorités ont validé la création d'une troisième voie sur l'A1 entre Nyon et l'échangeur du Vengeron (GE), afin de fluidifier le trafic.

De quoi étonner Vincent Kaufmann, professeur de sociologie urbaine et d'analyse des mobilités à l'École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL): «Créer une voie autoroutière supplémentaire sur l'arc lémanique paraît facile alors qu'accroître dans le même secteur le réseau CFF ça prend trente ans...»

L'exemple résume à lui seul le paradoxe de la voiture, dont le «parc national» se monte aujourd'hui à 4,76 millions (contre 3,55 millions au tournant du XXI^e siècle). Pensée à ses débuts comme un symbole de liberté, elle semble avoir aujourd'hui pris ses usagers en otage, se faisant passer pour indispensable alors que le contexte actuel - urgence climatique, problèmes de ressources, nuisances occasionnées - tendrait plutôt vers une remise en question sérieuse de son utilisation. Ou à tout le moins de la fréquence de cette dernière.

Le paradoxe de l'autoroute

«Nous avons hérité du système d'urbanisation mis en place dans les années 60 et 70, dont il est difficile de se départir», estime Alexis Gummy, postdoctorant au sein de ce même Laboratoire de sociologie urbaine de l'EPFL. Ces décennies, qui suivent directement celles de la démocratisation de la voiture, sont celles du développement du réseau autoroutier, qui a rapproché certaines destinations. «Mais alors qu'on s'imaginait diminuer le temps de déplacement, on a en fait permis aux pendulaires d'aller plus loin», reprend Vincent Kaufmann. C'est-à-dire aller trouver un lieu de domicile plus éloigné de son travail qu'avant, ou chercher du job dans un périmètre plus large.

Le constat est du reste valable pour les activités extraprofessionnelles. «On a pris ce réflexe de ne pas voir de problème au fait de se rendre au sport en voiture, par



Depuis le début du mois d'octobre, 60% des voies de circulation de la ville de Fribourg sont limitées à 30 km/h. JEAN-PAUL GUINNARD

“ Pour une fois qu'on pense à nous, on a l'impression de commettre un crime de lèse-majesté vis-à-vis des automobilistes. ”

Un riverain d'un axe à 30 km/h

exemple, à 10 ou 20 kilomètres, soit une distance qui rend le trajet impossible à pied, très compliqué à vélo et pas pratique en transports publics, relève Alexis Gummy. C'est en fait tout un modèle de développement de l'espace qui a été pensé avec la voiture.»

Difficile, du coup, dans un monde où tout ne fait que s'accélérer depuis la révolution industrielle, de demander aux

adeptes des transports individuels motorisés d'imaginer un recours aux transports publics sans que cela ne passe pour une contrainte. Ou une perte de temps.

Car aujourd'hui encore plus qu'avant, il faut faire vite. Pour tout. «Avec les téléphones portables, les objets connectés, on est constamment sollicités, stressés. Un ralentissement général serait extrêmement souhaitable», concède Vincent Kaufmann.

Mais, considérant le contexte actuel, il n'est guère étonnant que la décélération imposée par la mise en place toujours plus forte de «zones 30» au nom du bien-être citoyen se heurte le plus souvent à de farouches oppositions. À Fribourg, les autorités viennent d'étendre à 60% de l'ensemble du réseau routier les rues limitées à 30 km/h.

Et ce n'est pas du goût de tous. Morceaux choisis. «Rouler à 50 à l'heure en ville, c'est logique. Depuis le début du mois, non seulement on n'avance plus, mais en plus il y a des bouchons partout»,

constate Sebahat. «Des ralentissements, il y en a plus qu'avant, c'est sûr. Et je ne vous parle même pas des heures de pointe. C'est difficile de ne pas être en retard. On le constate d'ailleurs sur l'heure d'arrivée de nos clients», enchaîne cette sommelière. «Pour eux, c'est quelques minutes de trajet en plus, pour nous c'est l'assurance permanente d'avoir moins à souffrir de leurs nuisances sonores, répond un riverain. Pour une fois qu'on pense à nous, on a l'impression de commettre un crime de lèse-majesté vis-à-vis des automobilistes...»

D'autres avis sont à peine moins tranchés, mais dénotent néanmoins le fossé qui sépare les deux camps. «À la limite, je peux les tolérer au centre-ville, où on ne peut de toute façon pas circuler à 50 km/h. Ou alors la nuit comme à Lausanne. Mais en journée sur les axes périphériques, c'est une aberration qui fait perdre du temps à tout le monde», souligne Frédéric.

Cette dernière remarque trouve du reste de l'écho auprès d'Alexis Gummy, qui

milite pour une hiérarchisation claire des axes sur lesquels la vitesse peut ou non être abaissée. «On ne peut pas traiter les centres-villes de la même manière que les zones périurbaines. Et encore moins occulter la réalité des zones rurales.»

Dans ces dernières, où la bagnole est aujourd'hui tout simplement irremplaçable, c'est sur son taux d'occupation qu'il faut travailler. En incitant politiquement le partage de véhicules. «Voire la mise en service de voitures «communales» pour différents usagers», reprend le Pulliéran.

Des solutions existent, les spécialistes en sont convaincus. Tout comme ils affirment qu'une société sans voiture - et même une ville sans voiture - n'est qu'une utopie. «Sortir du monde de la bagnole, ça ne veut pas dire s'en débarrasser, mais mieux la gérer», affirme Vincent Kaufmann. «Pour rester pragmatique, une grande victoire serait de parvenir à réduire de 10% la part des distances parcourues en voiture», conclut Alexis Gummy.

Le casting du procès de la voiture

Accusé: Xavier de Haller, président de l'Automobile Club de Suisse Vaud.

Président du tribunal: M^e Laurent Moreillon, accompagné de l'experte Tiphaine Robert de l'EPFL. Historienne, cette dernière réalise une recherche sur la motorisation et ses conséquences.

Accusatrice: M^e Cléa Bouchat, accompagnée de l'expert Vincent Kaufmann.

Ce dernier dirige le Laboratoire de sociologie urbaine à l'EPFL. Il est également directeur scientifique du Forum Vies Mobiles à Paris.

Défense: M^e David Raedler et son expert Alexis Gummy, EPFL, postdoctorant au Laboratoire de sociologie urbaine.

Jury: le public participe aux interrogatoires et rend le verdict.

Témoïn 1: Thibault Schneeberger, coordinateur romand de l'association actif-traffic. Il endosse une position radicale et militante en défaveur d'un usage de l'automobile en ville au profit des transports publics et de la mobilité douce.

Témoïn 2: Susanna Zammataro, directrice générale de la Fédération routière internationale. Elle repré-

sente une ONG qui œuvre pour l'amélioration des infrastructures routières, partout dans le monde, afin d'assurer une mobilité plus sûre et plus durable pour tous.

Témoïn 3: Nicolas Leuba, président de la section vaudoise de l'Union professionnelle suisse de l'automobile. Il défend les intérêts des milieux professionnels de l'automobile.

Témoïn 4: Florence Germond, municipale socialiste à Lausanne en charge des Finances et de la Mobilité. Elle incarne la politique de la capitale qui prône la limitation des circulations.

Infos pratiques

Lieu: Palais de Rumine, place de la Riponne 6, Lausanne

Procès de la voiture: vendredi 3 nov de 19h30 à 22h, ateliers de 18h à 19h
Procès de l'hôpital: samedi 4 nov de 10h30 à 13h, ateliers de 9h à 10h
Procès de la frontière: samedi 4 nov de 15h30 à 18h, ateliers de 14h à 15h
Procès de la croissance: samedi 4 nov de 20h30 à 22h30, ateliers de 19h à 20h

Programme: www.disputons-nous.ch
 Actes d'accusation et de défense disponibles sur le site.

Entrée libre

Avec le soutien de:



Contrôle qualité

