

LUDOVIC BU

«Il importe de rapprocher les activités pour limiter le tout-voiture»

Sociologue spécialiste des mobilités, Ludovic Bu dénonce l'«autobésité», dans son second ouvrage (*). Selon lui, si l'on veut en finir avec le règne du tout-voiture, les particuliers et les élus locaux doivent radicalement changer de vision.

Beaucoup d'ouvrages ont été écrits sur les dérives du «tout-voiture». Qu'apporte le vôtre ?

Je me penche sur l'«autobésité», qui recouvre plusieurs phénomènes: le nombre croissant de véhicules personnels (2,3 millions dans les années 50, 39 millions aujourd'hui), l'augmentation impressionnante des distances parcourues et la hausse du volume des automobiles neuves (les véhicules ont grossi de 50% depuis les années 50).

J'ai commencé ce livre en 2021. La période présentait un terreau favorable à un changement radical des mobilités. En 2018, la crise des «gilets jaunes» a mis sur le devant de la scène le coût du carburant, mais aussi les longues distances domicile-travail. En 2019, la loi d'orientation des mobilités s'est penchée sur la mobilité durable, les voies réservées, l'ouverture des cars scolaires à tous les usagers... Enfin, les confinements sanitaires en 2020-2021 nous ont forcés à être sobres dans nos déplacements. On a compris qu'un kilomètre, c'est un quart d'heure de marche.

Vous pointez que la voiture pollue, coûte cher, favorise le surpoids... Pouvez-vous préciser votre propos ?
Pour revenir aux «gilets jaunes», parmi les personnes manifestant sur les ronds-points, se trouvaient des gens épuisés par les longs trajets et le manque de sociabilité dû au temps passé dans la voiture. Avant, les gens vivaient dans un

périmètre plus restreint, la sociabilité se faisait dans le quartier, on se déplaçait à pied ou à vélo, on croisait les gens, on se parlait. En voiture, on ne connaît plus personne ! Nous devons parcourir des kilomètres pour nos activités, aller dans les zones commerciales, emmener les enfants au centre de loisirs... Pour moi, les «gilets jaunes» ont été un phénomène expiatoire de ces excès de mobilité.

Peut-on se passer de voiture à la campagne ?

Il faut supprimer des doxas telles que «la voiture est indispensable» ou «tout le monde a une voiture». C'est faux: 19% des foyers n'ont pas de voiture, selon les données de

«Avant, la sociabilité se faisait dans le quartier, on se déplaçait à pied ou à vélo, on croisait les gens, on se parlait. En voiture, on ne connaît plus personne !»

l'Insee de 2022, dont 7% en zone rurale. Certains ne sont pas en capacité de réparer une voiture en panne, d'autres n'ont pas les moyens de faire le plein d'essence, d'autres encore n'ont pas ou plus le permis de conduire.

Quel rôle peuvent jouer les élus locaux dans ce combat contre le tout-voiture ?

En premier lieu, il leur faut veiller aux messages politiques transmis directement ou indirectement. Exemple: si la place centrale du village est un parking,

c'est un mauvais signal qui est envoyé. Si l'offre de transport en commun est réduite pendant les vacances scolaires, cela signifie que les transports locaux ne visent que les enfants. Il y a un chantier énorme à mener sur l'information et la communication de l'offre de transport, qui doivent être accessibles, lisibles et limpides. Ce sont des données basiques, mais qui font encore trop souvent défaut et découragent les usagers de prendre le bus.

Que faire pour inciter davantage à la marche et au vélo ?

Nous devons encore et encore créer des pistes et bandes cyclables, piétonniser des espaces pour une ville apaisée, pour que les enfants puissent, comme autrefois, jouer dans la rue. Cela requiert un courage politique, mais qui porte ses fruits. Le maire de Pontevedra, ville espagnole de 80 000 habitants, a été réélu six fois. Pourtant, il a chassé les voitures du centre-ville et tout piétonnisé.

Faut-il revoir l'organisation des villes et des villages, l'offre de services... ?

Il importe, à mon sens, de recréer des proximités, de rapprocher les activités. Un maire peut accompagner une coopérative d'habitants souhaitant créer une supérette et, ainsi, générer du lien social dans le



É. COQUELIN

quartier. Cela ne coûte guère plus de 5000 euros par an... mais nécessite de l'animation et du temps.

Vous prônez les «petits gestes efficaces» plutôt que les solutions techniques, notamment pour développer le covoiturage...

Le plus souvent, les collectivités territoriales cherchent des solutions techniques alors qu'il vaudrait mieux déployer des «petits trucs» peu coûteux et simples à organiser: rencontres «covoiturage», plans de bus lisibles, fiches précises des horaires... Souvent, les élus préfèrent des inaugurations d'infrastructures en grande pompe ou l'annonce de nouveaux services technologiques, c'est plus «vendeur».

Beaucoup d'argent public est investi dans des plateformes alors qu'il faudrait plutôt organiser des petits-déjeuners «covoiturage». Dans les villes-dortoirs, dans les zones pavillonnaires, on ne connaît pas ses voisins, ce qui génère une

peur de l'autre, c'est pourquoi «BlaBlaCar daily» ne marche pas. En se rencontrant, en échangeant, on peut créer une plateforme de covoiturage participatif.

Quelles sources de financement et de foncier proposez-vous?

J'estime qu'une partie des plus-values obtenues lors de cessions de biens immobiliers devrait revenir à la collectivité pour qu'elle puisse subventionner la mobilité durable.

Concernant le foncier, on peut démonter des autoroutes, comme à Séoul, où le maire a décidé de ramener une rivière à l'air libre, d'en aménager les rives, de construire des ponts piétons et de renforcer les services de bus. A Paris, la décision de supprimer la moitié des places de stationnement de voirie va libérer 60 hectares. Ceux-ci pourraient être convertis en îlots de fraîcheur, par exemple. ●

Propos recueillis par Nathalie Da Cruz

(*) «Tout-voiture: on arrête tout et on réfléchit!», L. Bu, éd. Rue de l'échiquier, juin 2024.

Depuis septembre

Collaborateur parlementaire chargé de la communication de Lisa Belluco, députée (EELV).

2020-2024

Conseiller municipal (EELV) au Mans.

2010

Parution de «Les transports, la planète et le citoyen», coécrit avec Marc Fontanès et Olivier Razemon.

2000

Avec Marc Fontanès, il crée Mobility+, qui définit les premiers plans de déplacements interentreprises ou interadministration en Ile-de-France.

1998

Cofondateur de l'association Voiture & co avec Marc Fontanès et Stéphanie Lux, pour une mobilité sobre et sécurisée. En 2014, elle devient Wimoov, et est centrée sur la mobilité inclusive.