

Le Monde

Ces nouveaux maires qui réintroduisent la voiture en ville

"Impossible de se garer, Monsieur le maire". La plainte est toujours la même, qu'elle émane de commerçants qui se plaignent car "les affaires ne marchent plus comme avant" ou de professions libérales qui "n'arrivent plus à travailler". Et le maire, nouvellement élu, cède sans tergiverser, dans l'espoir d'attirer le chaland. Le client-roi, selon une idée bien ancrée, aurait besoin de se garer devant un magasin et d'y accéder sans embouteillages pour pouvoir remplir son coffre de victuailles. Le consommateur ne vaudrait que s'il est motorisé.

Rues piétonnes ouvertes au trafic. **Béthune** (Pas-de-Calais), la première, a défrayé la chronique. La Grand-Place, piétonne depuis une vingtaine d'années, a été rendue à la circulation automobile et au parking dès le mois d'avril ([détails à lire ici](#)). **Auray** (Morbihan), a supprimé sa zone piétonne, qui existait depuis 2007.

A **Thionville** (Moselle), une piste cyclable bidirectionnelle a été supprimée dans le centre-ville en mai. Dans le programme de la nouvelle maire, Anne Grommerch, dont l'élection est par ailleurs contestée, figurait la volonté de *"récupérer du stationnement et une fluidité de circulation"*. Interviewée par téléphone ([l'interview à lire ici](#)), l'élue a affirmé à l'auteur de ces lignes que ce réaménagement précède en réalité la création d'un véritable réseau cyclable, *"mieux structuré"*. Pourtant, quelques jours plus tard, la municipalité faisait détruire des arceaux de stationnement pour les vélos. Fin juin, le conseil municipal supprimait une ligne de crédit de 82000€ crédit en faveur d'une politique cyclable. Le plus étonnant est sans doute l'âge de ces maires. L'édile de Thionville a 43 ans, et le maire de Béthune, auteur de la fameuse phrase *"Il faut vivre dans son temps. L'automobile ne va pas disparaître. C'est une liberté, une mobilité !"*, affiche à peine 37 ans.

Aspirateur à voitures. D'autres villes sont venues s'ajouter à cette liste. A **Dole** (Jura), *"où le député (UMP) Jean-Marie Sermier a succédé au maire (PS) Jean-Claude Wambst, les nouveaux élus ont stoppé net le chantier, lancé en 2013, qui devait donner davantage de place aux modes de déplacement doux et aux piétons"*, peut-on lire dans la Gazette des communes. Dans le centre de **La Roche-sur-Yon**, le stationnement est désormais *"gratuit le samedi sur toute la voirie et dans les parkings couverts"*, découvre-t-on dans le Pays Yonnais. Le maire Luc Bouard (UMP), qui veut *"redynamiser le centre-ville"*, a écouté *"les commerçants qui veulent favoriser le stationnement de leurs clients"*. Dans les cartons, la suppression d'un feu tricolore et d'une voie de bus réservée afin, on le suppose, d'accélérer la fluidité ce qui ne manquera pas de créer un aspirateur à voitures.

"En finir avec le piéton-roi". L'initiative consistant à faire de la place pour la voiture ne vient pas toujours du maire. A **Saint-Etienne**, le 8 juin, le procureur donne l'ordre de verbaliser les piétons qui traversent en-dehors des passages zébrés. Il coûte à chaque contrevenant la somme de 4€, s'indigne Le Figaro. Dans les semaines précédentes, plusieurs accidents mortels s'étaient produits. Plutôt que de ralentir la circulation, on cantonne les piétons sur les trottoirs. Le message est clair : seule l'automobile est légitime en ville. C'est la logique qui prévalait dans les années 1970. Un avocat du tout-voiture, Rémy Josseaume, se réjouit, toujours selon Le Figaro : "Il faut en finir avec le piéton roi".

Les grandes villes, souvent accusées de "dégoûter les gens de la voiture", ne sont pas épargnées. Le nouveau vice-président de Lille Métropole en charge des transports, Gérard Darmanin, nouveau maire de Tourcoing, bataille contre ses propres services pour étendre la gratuité du stationnement. François Bayrou, maire de Pau, revoit le plan de circulation pour faire entrer davantage de voitures dans le centre-ville. Dans cet objectif, exactement comme à Thionville, des pistes cyclables sont supprimées.

"On n'est plus dans la sacralisation du vélo". Toulouse, dans un étonnant tour de passe-passe, décide de rétablir un stationnement moins cher dans les parkings Vinci, et supprime, dans le même temps, l'aide à l'achat de vélos électriques, qui avait été instituée par la précédente municipalité. "On n'est plus dans la sacralisation du vélo", résume par ailleurs Jean-Michel Lattes, président de la commission en charge des transports à Toulouse métropole.

Partout, ces mesures font passer un message simple : pour vivre, une ville doit pouvoir accueillir tous les automobilistes qui le souhaitent. Car, "monsieur le Maire, on ne peut plus se garer". Sauf que c'est le contraire qui est vrai. Pour qu'une ville soit vivante, que ses commerces prospèrent, ils doivent être accessibles facilement. Plusieurs études, comme celle-ci, confirment ce fait contre-intuitif : les piétons sont de meilleurs consommateurs que les automobilistes. Ils achètent un peu moins, mais reviennent beaucoup plus souvent. En voiture, à l'inverse, on saisit le moindre prétexte pour filer à l'hyper. C'est "à peine plus loin, et tellement moins cher", comme l'indique une publicité de Leclerc repérée à Bergerac (Dordogne).

Des élus UMP inquiets. On notera que toutes les collectivités qui réintroduisent la voiture en ville ont été conquises par la droite sur la gauche en mars dernier. La droite, bras droit de l'automobile, contre la gauche, qui défendrait les piétons et les cyclistes ? Voire. Bordeaux, Nice ou même Marseille, toutes détenues par l'UMP depuis de longues décennies, poursuivent, à des degrés divers, les politiques limitant l'espace alloué à la voiture en ville, afin d'encourager le "report modal" en direction des modes moins encombrants et moins polluants. Ces choix sont portés par le Groupement des autorités responsables des transports (GART) depuis plusieurs années. Louis Nègre, sénateur-maire (UMP) de Cagnes-sur-Mer (Alpes-Maritimes), qui sera selon toute vraisemblance élu président du GART en septembre, assure que l'organisation continuera à délivrer le même message. "Ils n'ont pas compris que le stationnement était un outil d'urbanisme et de transport", déplore en outre le président (UMP) d'une grande agglomération, influent dans son département.

En attendant, la guerre entre la ville et la voiture est lancée. La voiture individuelle, espèce invasive, marque des points. Si elle gagne, verra-t-on, en France, autre chose que des banlieues étalées à perte de vue et garnies, ici et là, de méga-centres commerciaux entourés d'immenses parkings ?