

# L'automobile et la ville : raisonner la cohabitation ?

par Jean-Pierre Orfeuil\*

Le développement des moyens de transport (1) a considérablement transformé les conditions de vie et la relation aux autres. Il a contribué de façon significative à la croissance économique. L'automobile conserve toutefois un statut particulier : pour l'essentiel elle ne transporte pas des biens, mais des personnes, elle n'est pas "rangée" du côté de la production, mais de la consommation, son usage reste, dans bien des représentations, considéré comme un « luxe » évitable.

## l'automobile plébiscitée et contestée

Jusqu'aux années soixante, l'automobile a été, pour une part significative, un produit de substitution à des modes moins rapides ou moins confortables, ou permettant moins l'expression de soi, comme les transports publics, la bicyclette ou les deux-roues à moteur. L'urbanisme n'avait changé ni sa doctrine, ni ses pratiques, pour intégrer son développement. Il n'en va plus de même depuis : les services de transport ne perdent plus de clients, mais l'automobile crée son propre marché (2). La majorité des circulations se produit dans l'espace de la quotidienneté qui en a été profondément transformé, au point de rendre l'automobile indispensable à un nombre croissant de déplacements de la vie courante (3).

Paradoxe ou conséquence logique, le plébiscite sur le versant des pratiques va de pair avec un certain désenchantement dans les représentations individuelles (4) et une franche hostilité dans les représentations collectives véhiculées par les médias – sauf dans les pages publicitaires. Les termes utilisés en témoignent : asphyxie des villes, congestion ou thrombose des réseaux, dépendance à l'automobile...

Les instances internationales multiplient les injonctions à un développement durable qui passe le plus souvent par une réduction de l'usage de l'automobile ; la plupart des pays européens et des collectivités locales accordent un soutien budgétaire important et sans faille aux transports publics ; mais les pouvoirs publics concilient sans trop de peine un discours public "politiquement correct" de maîtrise de l'usage de l'automobile, notamment en ville, et la poursuite d'une politique active d'investissement routier.

## autonomie ou dépendance ?

Dans les périodes de faible motorisation, être automobiliste est un gage d'autonomie. Au fil du temps, la croissance des automobilistes est à l'origine d'effets positifs de « club » : les pouvoirs publics améliorent les axes de circulation, les services privés à l'automobiliste se multiplient... Au bout du chemin toutefois, c'est la ville et tout le territoire qui se sont transformés : plus de voitures, qui impliquent plus d'axes de circulation, qui impliquent plus de services conçus pour les seuls automobilistes, qui induisent plus de besoins de voitures. Le monopole de l'automobile s'est instauré et, avec lui, la dépendance à l'automobile.

\* Professeur à l'université Paris XII et responsable du D.E.A Transport. Cet article reprend en grande partie l'introduction d'un dossier publié à la Documentation Française sous le titre L'automobile en questions, Revue « Problèmes politiques et sociaux » n° 851, et quelques passages du dernier chapitre de « L'évolution de la mobilité : comprendre les dynamiques, éclairer les controverses », Synthèse INRETS n°37.

(1) Transports ferrés au dix-neuvième siècle, maritime, routier puis aérien au vingtième siècle.

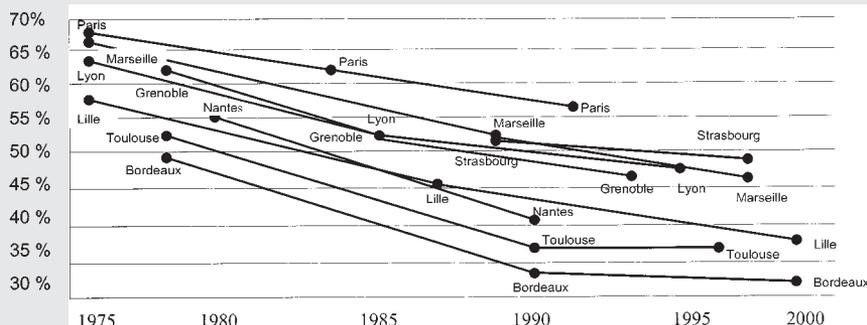
(2) Chaque Français (de 6 à 99 ans) parcourt annuellement 3000 kilomètres par an en 1960 sur le territoire national, il en parcourt aujourd'hui 12000.

(3) Le luxe de quelques-uns, le rêve de beaucoup tend à devenir nécessité pour tous, et les jeunes ne s'y trompent pas, qui sont près de 90% à passer le permis de conduire au moment de l'entrée dans la vie adulte.

(4) L'automobile est moins associée qu'auparavant à l'idée de liberté, et son caractère "pratique" est plus souvent mis en valeur.

## Part de marché des modes alternatifs à la voiture (ou coefficient de résistance à la voiture)

### Nombre de déplacements par personne et par jour



Modes alternatifs à la voiture : la marche à pied, les deux-roues, et les transports collectifs. Depuis 1976, ce coefficient de résistance à la voiture diminue régulièrement. Dans les années 1970, il était d'environ 2/3, dans les années 1980 d'environ 1/2, et dans les années 1990, certaines villes sont arrivées à 1/3.

Source : GART/CERTU

L'aptitude à la mobilité et en particulier à l'automobilité devient pour l'individu une capacité stratégique, d'autant plus que la société transforme rapidement les potentiels de mobilité en injonction à la mobilité. Cette situation conduit à un nouveau type de problème, celui de l'aptitude à la mobilité, de l'accessibilité au marché du travail et du coût de la mobilité pour les catégories défavorisées. Le "retour au travail" exige souvent une voiture, ce qui peut poser des problèmes à des personnes démunies : la possession, l'entretien et l'usage d'une automobile peuvent peser lourd dans le budget des ménages pauvres, particulièrement lorsqu'ils résident dans des zones éloignées des bassins d'emplois et des dessertes en transport public.

### problèmes pour l'homme et son environnement

L'automobile génère des effets négatifs qui, selon leur perception et leur prise en compte, peuvent être classés en deux catégories. Les premiers se traduisent par des gênes parfois importantes, mais qui ne cristallisent pas dans une approche mobilisatrice globale. Celles-ci s'expriment simplement par un désenchantement à l'égard de la ville ou de l'automobile.

Il en est ainsi du bruit : des millions de logements sont exposés à des niveaux sonores "hors normes". Il en va de même des « effets de coupure », ces barrières à la circulation piétonne produites par les trafics chargés et rapides sur les voiries urbaines. Il faudrait ajouter le coût des conduites adoptées par chacun pour prévenir les accidents de ses proches, et en particulier de ses enfants : depuis l'accompagnement à l'école jusqu'à l'interdiction de jouer dans la rue et de pratiquer le vélo ou la mobylette, sans oublier le stress provoqué par quelques conducteurs nerveux.

Une seconde catégorie d'effets négatifs provoque au contraire une mobilisation

quasi millénariste de l'opinion : la ville est asphyxiée par la pollution et sera frappée de thrombose par les encombrements. En quelque sorte, les automobilistes seront punis par où ils auront péché. Ces propos, ni vrais ni faux, recouvrent des réalités fort complexes qu'il s'agit d'examiner aussi objectivement que possible. On se limitera ici aux émissions des véhicules.

## l'air des villes

Il est indiscutable que la qualité de l'air des villes s'est améliorée (5). Il est possible que les citadins n'en profitent pas pleinement, parce qu'ils sont plus souvent en voiture et que c'est dans l'habitacle d'une voiture qu'on est le plus exposé. Il est certain que les Français (Européens) vivent toujours plus nombreux en ville et qu'ils gagnent collectivement chaque année trois mois d'espérance de vie. Il est néanmoins avéré qu'il y a un lien entre les niveaux de pollution ambiante, les consultations pour certaines maladies et même le niveau instantané de mortalité (6), mais ces effets sont inférieurs de plusieurs ordres de grandeur à ceux du tabac par exemple.

Les principales solutions envisageables dépendent de l'horizon auquel on se place. A long terme, se pose la question d'un urbanisme plus compact et fonctionnellement plus mixte – mélange de résidences et d'activités, moins de “ zoning ” – tel que le connaissent encore des pays comme l'Italie, l'Espagne et, dans une certaine mesure, la France, avec une voirie plus “ accueillante ” pour les piétons, les vélos et une circulation des transports publics dégagée des contraintes de congestion. Cette orientation exige une coordination forte entre acteurs de l'urbanisme et acteurs des transports, et ne peut se penser que comme une stratégie de long terme : avec une automobile qui assure 85% des circulations, et des transports publics qui n'en assurent que 10%, il faudrait augmenter de 50% leur clientèle pour “ gagner ” 5% sur les circulations automobiles et leurs consommations (7).

## l'effet de serre

La contribution croissante des transports à l'effet de serre mobilise surtout les “ experts ”, partout dans le monde.

A court terme, la réponse tourne invariablement autour de l'évolution de l'efficacité énergétique des véhicules et des possibilités des nouvelles motorisations (8). En restant strictement dans le champ des carburants “ classiques ”, il apparaît que les technologies aujourd'hui disponibles pour améliorer l'efficacité énergétique, à volume et performances constants, sont susceptibles d'améliorer les consommations de 25 à 30%, que l'acceptation d'une certaine dégradation des performances – vitesse de pointe, accélération, volume – permettrait d'aller jusqu'à des gains de 50% (9).

En France, un cocktail de mesures visant à la fois une certaine équité sociale et des avancées en matière de sécurité et d'environnement pourrait comprendre :

■ Une revalorisation significative des taxes sur le gazole pour l'automobile, une progression au moins égale à l'inflation de la taxe intérieure sur l'essence, une taxe départementale ou régionale sur les carburants dans les grandes zones urbaines (10), partiellement affectable au développement des alternatives à l'automobile : bandes cyclables, parcs relais, participation aux investissements lourds en transport public.

(5) D'abord sous l'impact du remplacement du charbon et du fuel par le gaz et l'électricité dans les modes de chauffage, puis sous l'impact de l'équipement des voitures en pot catalytique.

(6) En particulier pour certaines catégories de population déjà fragilisées par d'autres affections. Il est probable que des effets à long terme existent, mais ils seront difficiles à détecter.

(7) On ne peut en outre faire l'impasse sur les coûts publics qui seraient associés à leur développement, puisque le transport local et régional fait appel à l'argent public à hauteur de 50 milliards de francs par an.

(8) Véhicule électrique, au GPL, au GNV, véhicule hybride, etc.

(9) Lorsque ces estimations ont été avancées dans le cadre de l'*Intergovernmental panel on climatic change*, les constructeurs ont vivement réagi, considérant ces progrès comme impossibles. Cinq ans après, ils ont pourtant proposé à la Commission européenne un accord volontaire prévoyant une baisse de 25%, par rapport à 1995, des émissions de gaz carbonique sur leurs ventes à horizon 2008.

(10) De telles taxes locales existent aux États-Unis.

## « Maman-taxis » : quelles alternatives ?

La part de la voiture dans les déplacements quotidiens augmente. Ceux des enfants et des adolescents sont eux aussi touchés par ce phénomène.

Tous niveaux scolaires et toutes zones de résidence confondus (1), la répartition modale est la suivante, pour le déplacement du matin :

- 42 % pour la marche à pied, qui constitue le mode majoritaire,
- 35 % pour la voiture,
- 21 % pour les transports en commun,
- 1 % pour les deux-roues motorisés,
- 1 % pour le vélo, dont l'usage est marginal.

L'analyse du mode en fonction de la distance domicile – école montre en particulier que, le matin, 20 % des déplacements de moins de 500 m et 42 % des déplacements de 500 m à 1 km sont effectués en voiture... Au-delà d'un kilomètre, la voiture devient majoritaire.

A distance équivalente, on observe que la marche à pied est davantage pratiquée par les petits de maternelle que par les élèves de l'école élémentaire. Au collège et au lycée, la part de la marche est plus faible, du fait de distances plus longues à parcourir, en moyenne. De façon générale, les modes non motorisés sont davantage utilisés les soirs et le mercredi midi que les matins.

En ce qui concerne l'accompagnement en voiture, celui-ci est dans un quart des cas le fait d'un parent ne travaillant pas et dans les trois quarts s'inscrit dans le cadre d'une boucle de déplacements domicile – école – travail.

Le potentiel de report de ces déplacements vers le vélo et, surtout, la marche à pied est élevé. D'après les parents, entre le quart et le tiers des élèves venant par un autre mode pourraient venir à pied.

Pour le vélo, le potentiel de report est de 15 à 20 % au maximum, pour l'essentiel dans l'enseignement secondaire. Globalement, la marche à pied pourrait gagner au minimum 10 à 15 % de parts de marché et le vélo 5 à 10 %.

Les principales propositions allant dans le sens de cette diversification sont les suivantes : information et pédagogie (mise en place de plans de mobilité d'école, diminution de la part de l'accompagnement ou changement d'adulte accompagnateur) ; aménagements (amélioration de la sécurité routière, mesures en faveur des piétons et des cyclistes) et modifications des plans de circulation, pour restreindre l'usage de la voiture sur les courtes distances.

**Bruno Cordier**  
ADETEC (2)

(1) Enquête ADETEC (2000) dans six secteurs de deux aires urbaines, choisis afin de recouvrir la diversité des réalités en cause. Cf. « La part des boucles de déplacements dans l'accompagnement des enfants ; le potentiel de report vers les modes non motorisés », PREDIT-ADEME, 2000.

(2) Bureau d'études en transports et déplacements, Clermont-Ferrand, [adetec@waika9.fr](mailto:adetec@waika9.fr)

- Une taxe d'immatriculation (carte grise) et une TVA très allégées pour les véhicules faiblement consommateurs ; des taxes au contraire alourdies pour les véhicules très consommateurs ou à vitesse de pointe élevée.

## réduire l'usage de l'automobile en ville ?

La réponse à cette question dépend de l'horizon considéré, du très court terme – maîtrise d'un pic de pollution par exemple – au moyen terme – changement des comportements de déplacement – et au long terme, où les lieux de résidence et d'activité auront évolué. A court et moyen terme, les sentiments que l'on retire des études de mobilité sont assez contradictoires. Le fait que la mobilité liée aux loisirs représente une part notable des trafics, qu'on ne fait pas ses courses au plus près, qu'on pourrait certainement dans un certain nombre de cas partager une voiture avec des collègues pour se rendre au travail, qu'on rentre fréquemment chez soi à midi en province, que certains déplacements en automobile pourraient être remplacés par les transports publics ou le vélo suggère qu'une part notable des circulations automobiles n'est pas indispensable, ou peut être reportée dans le temps et dans l'espace (11).

En revanche l'évolution géographique du marché des déplacements – plus longs, moins orientés vers le centre, plus souvent internes aux banlieues et périphéries – rend les possibilités de transfert modal plus rares (12). En d'autres termes, une part notable des circulations est évitable, en ce sens que des personnes conscientes de la nécessité de “rouler au plus juste” pourraient réduire leur circulation. En revanche elle est peu maîtrisable, au moins à court terme, dans la mesure où aucun levier simple, aux effets indiscutables et ciblés sur les catégories d'usages et d'usagers en situation de choix, ne s'offre à l'action publique : à court terme, ce sont moins les capacités d'adaptation des usagers que le “pouvoir de résolution” de l'action publique qui est le facteur limitant.

Des actions progressives – itinéraires pour piétons et cyclistes, zones “à trafic calmé”, stationnement privilégiant les résidents, protection des itinéraires bus, développement de transports en commun en site propre, etc. – peuvent être entreprises et ajustées aux capacités d'adaptation “normales” des individus. Pour des déplacements qui exigent une voiture, des flottes de véhicules en libre service pourraient aider ceux qui peuvent réaliser l'essentiel de leur mobilité avec les transports publics. Ces stratégies d'adaptation des niveaux de trafic automobile aux capacités de charge des zones denses, mises en œuvre dans les procédures de PDU, présentent toutefois le risque de voir les activités localisées dans une ville-centre, de plus en plus “fermée aux voitures”, être concurrencées par les activités semblables situées en périphérie, et même migrer elles-mêmes en périphérie. D'où la nécessité d'une coopération intercommunale très large sur la question de la modération des vitesses à l'échelle du bassin de vie et d'une réflexion de fond sur les nouvelles infrastructures et la redistribution des accessibilités qu'elles induisent. Une ville “à portée de main”, selon l'expression des urbanistes allemands, est nécessairement une ville en moyenne plus “lente” et où les écarts de vitesse entre modes – vélo, transport public, automobile, – sont réduits.

(11) Ce qu'on a d'ailleurs observé pendant les grèves, les attentats ou les journées sans voiture.

(12) Une analyse technico-économique, examinant marché par marché les transferts modaux possibles, à mobilité et origines-destinations inchangées, suggère que la marge de manœuvre ne dépasse pas 10 à 15%.