L'accessibilité, ou le double visage de Janus

Autor(en): **Haefeli, Ueli**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Tracés : bulletin technique de la Suisse romande**

Band (Jahr): **135 (2009)**

Heft 05: **Trafic lent**

PDF erstellt am: **26.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-99736

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

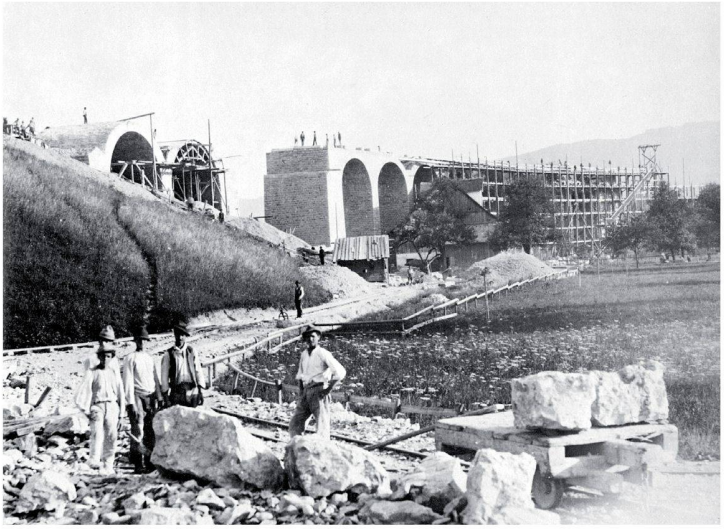
Ueli Haefeli

L'**accessibilité**, ou le double visage de Janus

MOBILITÉ

Disposons-nous de plus de temps si nous voyageons plus vite ? L'amélioration de l'accessibilité de moult destinations géographiques est – du moins depuis l'avènement du chemin de fer au XIXe siècle – l'un des fils conducteurs de notre politique des transports. Y est lié l'espoir d'une croissance économique à travers un gain d'efficience (économies en temps de déplacement) et, surtout, celui d'un plus grand épanouissement des individus. Ces attentes sont-elles comblées ? Seulement en partie, car le rapport entre une meilleure accessibilité et le gain en autonomie temporelle ou spatiale est discutable. La ligne directrice de notre politique des transports ressemble en effet au double visage de Janus[1].

Depuis belle lurette, les spécialistes en planification des transports présentent, dans leurs analyses, la distance à parcourir sous forme de temps de parcours, c'est-à-dire que l'attractivité d'une destination est fonction de son accessibilité en termes horaires. Dans cette perspective, il n'est pas étonnant que les vitesses maximales des différents moyens de transport (qui n'ont fait que croître au cours des siècles derniers) et les économies supplémentaires en temps de déplacement réalisées grâce à des améliorations en termes d'organisation aient mené à une augmentation sans pareil des kilomètres parcourus. Les conséquences écologiques de cette évolution sont bien connues, puisque les efforts consentis pour contenir l'augmentation du trafic le sont avant tout par égard pour l'environnement. La présente réflexion s'articule cependant d'avantage autour de la question de savoir quels sont les bénéfices de cette croissance au niveau de la société et de l'économie nationale.



1

Que vaut une meilleure accessibilité ?

Pour les ménages, les bénéfices liés à une meilleure accessibilité semblent indiscutables à première vue, du moins si l'on considère que les individus sont facilement prêts à payer plus pour aller plus loin : dans les budgets familiaux, le pourcentage des dépenses pour le transport et la communication a presque quintuplé au cours du XXe siècle – en parallèle à la motorisation des masses (fig. 3). Bien entendu, il ne s'agit en l'occurrence pas de montants absolus, mais de parts d'un budget global qui a par ailleurs connu une croissance extraordinaire. Ces chiffres sont d'autant plus significatifs si l'on observe, en parallèle, l'évolution de certains coûts. Comme d'autres chercheurs, Christian Pfister a signalé à juste titre, dans le cadre de discussions au sujet du « syndrome des années 50 », que le prix réel de l'essence n'a, par exemple, pas augmenté, mais plutôt sensiblement baissé par rapport au pouvoir d'achat[2].

De même, un grand nombre d'études concernant la disposition des gens à payer un certain prix pour gagner du temps de déplacement confirment la valeur qu'on attribue à cette économie : en Suisse, le fait d'économiser une heure de déplacement est actuellement évaluée à 18 francs[3]. Ce sont ces valeurs qui alimentent de nos jours les études concernant le rapport coût-avantages des nouvelles infrastructures de transport. Qui plus est, ces rapports économiques occupent en général une place centrale dans les analyses des planificateurs, et supplantent largement la prise en considération des

Fig. 1 : Le Viaduc de Wipking en construction (Zurich, vers 1892)
Fig. 2 : Autoroute A1, sortie Winterthur-Töss, 1969

conséquences écologiques et des coûts de construction et d'entretien des différents projets. Suivant cette logique, il est fréquent que les économies en temps de déplacement déterminent la construction ou non de nouveaux équipements de transport[4]. On peut donc dire que dans nos sociétés, une meilleure accessibilité vaut cher ; que le monde politique prend ce fait au sérieux et qu'il tente, dans la mesure du possible, de mettre à disposition les infrastructures correspondantes. Alors, où est le problème ?

Plus rapide, plus longtemps

Afin de mettre en lumière l'autre face de l'accessibilité, regardons un instant du côté des sciences des transports et de leurs résultats au sujet du comportement individuel en matière de mobilité. Dans les années 70, un ingénieur des transports israélien, Yacov Zahavi, l'un des pères de la recherche sur la mobilité, a analysé des données issues de différents sondages réalisés aux Etats-Unis. Il a alors découvert quelques-uns des concepts les plus saisissants pour la description du comportement en matière de mobilité, par exemple celui du « budget-temps » constant : Zahavi a constaté que le temps passé dans les transports ne varie que peu d'un usager à l'autre, et qu'il est en moyenne de 60 à 80 minutes par jour. Au cours des décennies suivantes, et à l'encontre de l'intention de Zahavi, cette observation a été généralisée et, dans la littérature spécialisée, on lui prête désormais un caractère de règle « naturelle »[5]. Une série impressionnante de confirmations empiriques sont venues appuyer cette tendance – ce malgré toutes les restrictions méthodiques (fig. 4).

Les résultats du plus important sondage suisse en la matière – le microrecensement des transports[6] – ne confirment que partiellement la thèse du « budget-temps » constant : depuis 1984, on constate une croissance continue du temps de déplacement d'environ 40% (résultat qui ne peut être dû qu'en partie à des méthodes d'investigation plus performantes). Ce qui voudrait dire que nous passons malgré tout de plus en plus de temps dans les transports, et ceci bien que les moyens soient de plus en plus rapides[7] !

En outre, une deuxième constante est apparue, celle du nombre de déplacements. Dans nos sociétés occidentales contemporaines, chaque individu réalise en moyenne entre trois et quatre déplacements par jour. Ce chiffre est confirmé par tous les recensements, depuis leur début en 1974.

Par conséquent, le principal changement dans notre comportement en matière de mobilité concerne uniquement le remplacement de trajets avec des moyens de transport plus lents par des trajets avec des moyens plus rapides. Certains chercheurs se posent depuis un certain temps la question de savoir si cette évolution se traduit par une augmentation de la qualité de vie. Ce faisant, ils s'appuient avant tout sur l'hypothèse du caractère auto-inductif du trafic, formulée dans les années 70 par, entre autres, Eckehard Kutter[8]. Karl Otto Schallaböck a illustré cette thèse en prenant l'exemple de la voiture : « Les nouvelles structures du transport, déterminées

2

1 Cet article se base sur des extraits d'une leçon inaugurale prononcée par l'auteur à l'Université de Berne, le 28 février 2008. Il s'inspire également de Karl Otto Schallaböck : « Verkehr und Zeit », in Jürgen P. Rinderspacher (éd.) : *Zeit für die Umwelt : Handlungskonzepte für die ökologische Zeitverwendung*, Berlin, 1996, 175-212

2 Christian Pfister : « Das '1950er Syndrom' : die umweltgeschichtliche Epochenschwelle zwischen Industriegesellschaft und Konsumgesellschaft », in *Das '1950er Syndrom'*, Berne, 1995

3 Arnd König, Kay W. Axhausen, Georg Abay : *Zeitkostensätze im Personenverkehr : Hauptstudie,* Forschungsauftrag SVI 534/01, OFROU, Berne, 2004. Ce coût du temps est valable pour 2003 et concerne le trafic voyageurs.

4 Voir aussi Stefan Suter, Christoph Lieb : « Praxisbeispiele von Kosten-Nutzen-Analysen in den Verkehrsbereichen HGV-Anschluss und Berner S-Bahn », *Leges* 2007/1, Berne, 2007, 87-101

5 <www.surveyarchive.org/zahavi>

6 Effectué tous les cinq ou six ans depuis 1974, voir <www.bfs.admin.ch/bfs/portal/fr/index/themen/11/07/01/02.html>

7 Office fédéral de la statistique, Office fédéral du développement territorial. « Mobilität in der Schweiz – FactSheet », unveröffentliches Typoskript, 2007. Voir aussi Anja Simma : « Zeit im Verkehr – gibt es ein konstantes Zeitbudget ? », in *Jahrbuch Schweizerische Verkehrswirtschaft* 2002/2003, Saint-Gall, 2003, 63-86

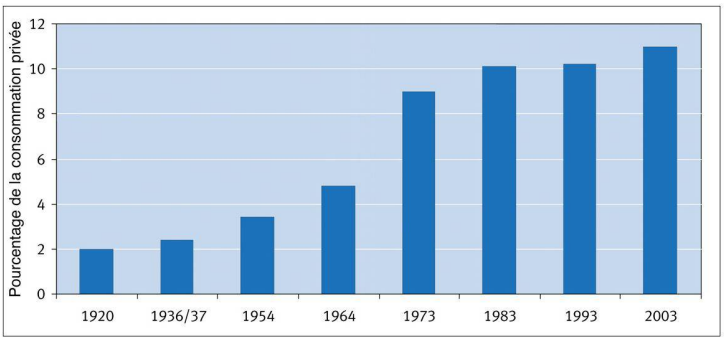
8 Eckehard Kutter : *Demographische Determinanten städtischen Personenverkehrs,* Braunschweig, 1972

Fig. 3 : Pourcentage des dépenses pour le transport et la communication par les ménages suisses

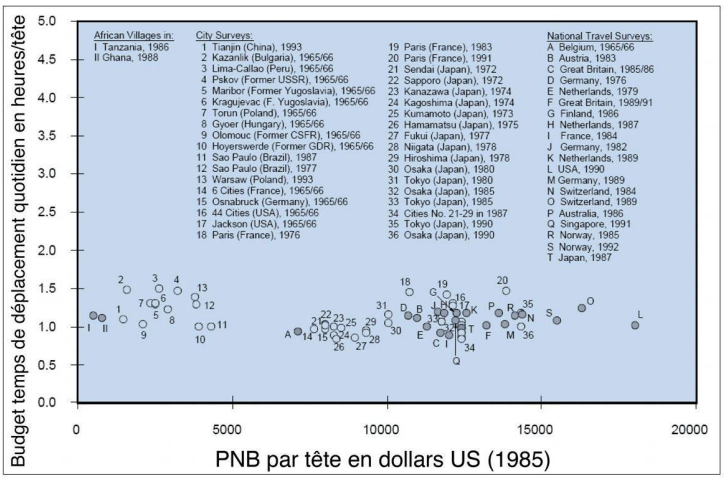
Fig. 4 : Relation entre le temps de déplacement quotidien et le produit national brut dans des villes et des pays choisis (en heures et en dollars US par personne)

Fig. 5 : Gare de Berne, la nouvelle entrée ouest (2005)

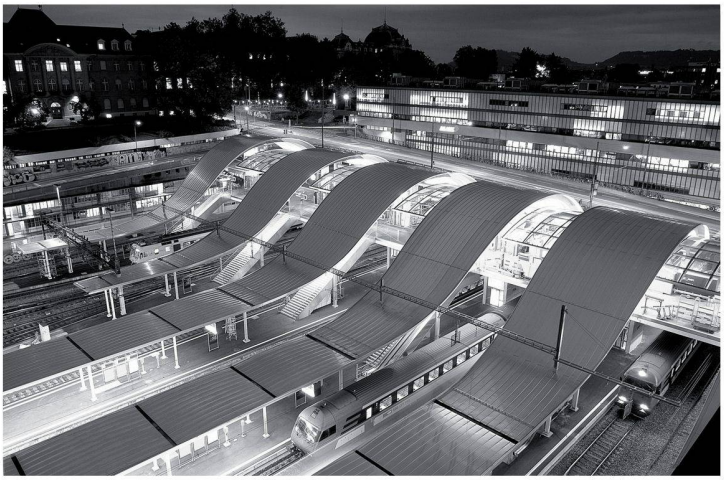
(Tous les documents illustrant cet article ont été fournis par l'auteur.)



3



4



5

par un trafic automobile accru et plus rapide, ont tendance à se stabiliser : d'un côté, les habitudes des individus s'y adaptent et la configuration de l'habitat change ; de l'autre, les possibilités et les offres en matière de trafic non motorisé et de transports publics se réduisent, comme conséquence justement de l'accroissement du trafic automobile. Ainsi, non seulement le trafic automobile et la pression de créer les infrastructures qui lui sont nécessaires vont croissant, mais le gain effectif en liberté grâce à des meilleures accessibilités se transforme peu à peu en exigence, pour finalement aboutir à la contrainte d'utiliser le plus possible les infrastructures disponibles.[9] »

De ce point de vue, la promesse d'une liberté plus grande reste donc lettre morte. Cette dernière, qui plus est, se transforme de manière sournoise en son contraire : elle augmente les dépendances. On peut faire des réflexions semblables au sujet d'autres moyens de transport comme les chemins de fer ou le trafic aérien.

En route – lentement – vers la liberté ?

L'accroissement de l'accessibilité de nos destinations géographiques présente donc un visage à deux faces, et reprend souvent d'une main ce qui est donné de l'autre. Ainsi, en continuant de promouvoir aveuglément l'accessibilité, il faudra non seulement faire face aux conséquences écologiques, mais aussi au risque de réduire notre propre liberté, par ailleurs si valorisée ! Que faire ? Plutôt que de procéder à une analyse plus profonde des conséquences socio-politiques de l'éventuel abandon d'un idéal rarement mis en question, nous proposons ici simplement l'ébauche d'une solution. Tout d'abord, il semble judicieux de donner la priorité, d'un point de vue politique, à un mélange plus équilibré de moyens de transport. Ceci en vue de pallier aux contraintes issues des effets systémiques liés à chacun d'eux. Vu la très grande part du trafic aujourd'hui effectué en voiture, il convient de promouvoir d'avantage des moyens de transport alternatifs (étant donné leur meilleur bilan écologique et leur coût plus bas, il faudrait avant tout promouvoir les transports lents). Au final, tout dépendra des décisions de chaque individu : une nouvelle culture de la lenteur et des petites distances aura-t-elle sa chance ? Pourquoi aller si loin sachant que le bonheur est, souvent, dans le près ?

Ueli Haefeli, dr phil. hist.
Interface Institut für Politikstudien
Seidenhofstrasse 12, CH – 6003 Luzern

Cet article a été publié dans *ViaStoria*, Centre pour l'histoire du trafic (éd.) : Wege und Geschichte n° 2/2008, « Zeit, Raum, Verkehr ».
Traduit de l'allemand par Anna Hohler

[9] SCHALLABÖCK, 1996, 196