Zeitschrift: Revue économique et sociale : bulletin de la Société d'Etudes Economiques et Sociales

Herausgeber: Société d'Etudes Economiques et Sociales

Band: 29 (1971)

Heft: 3

Artikel: Des transports et des hommes

Autor: Alexandre, Ariel

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-136770

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 12.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Des transports et des hommes

Ariel Alexandre
OCDE, Paris [1]

Afin que ma contribution n'ait pas un caractère trop subjectif — car enfin, chacun de nous pourrait parler des transports urbains, puisque à un titre ou à un autre nous sommes tous concernés, étant tour à tour usagers et riverains — je ferai largement appel aux conclusions des études qui ont été entreprises au cours de ces dernières années en France, aux Etats-Unis et dans d'autres pays. Je dois tout de suite vous prier d'excuser ma mauvaise connaissance de la situation qui prévaut en Suisse, bien que je sois né dans ce pays. Je décrirai peut-être des problèmes qui vous sembleront ne pas exister dans les villes suisses. J'espère que vous vous en réjouirez alors, soit parce que vous savez que jamais ces problèmes ne revêtiront une telle gravité dans votre pays, soit parce que vous savez d'ores et déjà que des mesures sont envisagées pour empêcher leur apparition. Quoi qu'il en soit, l'organisation de ces journées sur le transport de l'homme dans la cité future démontre une fois de plus le souci des Suisses de prévoir le futur plutôt que de le subir.

En préparant cette conférence, j'ai relu il y a quelque temps la déclaration de La Sarraz faite dans ce canton (Vaud) en 1928 — il y a maintenant 43 ans — et qui a été à l'origine de la Charte d'Athènes. On y disait déjà que:

> « Les trois fonctions fondamentales à l'accomplissement desquelles l'urbanisme doit veiller sont: 1) habiter, 2) travailler, 3) se récréer. Ses objets sont: a) l'occupation du sol, b) l'organisation de la circulation, c) la législation. »

Cette déclaration me semble plus que jamais d'actualité car vous êtes, vous, architectes, urbanistes, ingénieurs, responsables des décisions municipales, confrontés à ce problème: créer la vie en posant des pierres, en traçant des voies de circulation. Vous n'avez pas seulement la responsabilité de rendre utilisable ce que vous construisez, vous ne devez pas seulement répondre à ce que l'on appelle la demande manifeste, vous devez également et surtout répondre à la demande latente, celle qui ne s'exprime pas de façon quantifiable, celle que l'on ne mesure pas en termes d'économie de marché, je veux dire la demande de qualité de la vie.

Mais je reviendrai plus loin sur ce problème, à savoir l'environnement urbain et la place des transports dans l'urbanisme, car il convient d'aborder les transports urbains suivant 3 plans successifs afin d'avoir une vue plus globale de la question:

1) considérer *la réalité* présente (dégradation, uniformisation): il s'agit là d'une approche pragmatique;

2) décrire *les besoins* à partir desquels les avenirs possibles et souhaitables pourront être tracés: il s'agit là d'une approche prospective; [2]

---

[1] La présente communication a été faite à titre personnel et n'engage que la responsabilité de son auteur.

[2] Voir à ce sujet la publication «Vaud 1986», Revue économique et sociale, novembre 1966. Lausanne.

3) considérer *le rôle des transports* dans la vie des hommes: il s'agit là d'une approche idéologique.

Je ne suis pas à même de traiter de façon approfondie chacune des approches que je viens d'énoncer. Néanmoins, je m'efforcerai d'en dégager certains traits caractéristiques et de suggérer quelques méthodes qui permettraient d'approfondir nos connaissances en ce domaine. Voyons tout d'abord la réalité, à savoir:

La dégradation des transports urbains

Ici, je parlerai essentiellement de Paris, car d'une part c'est la ville que je connais le mieux, et d'autre part, c'est une des villes où le problème des transports revêt le plus de gravité.

La population totale de la région parisienne (la conurbation de Paris) compte actuellement environ 9 millions d'habitants, dont 4,5 millions sont des personnes actives. Le parc automobile y dépasse 2 millions de véhicules, chiffre qui sera doublé d'ici 1985.

On a calculé que le temps consacré aux seuls déplacements domicile-travail dans la région parisienne atteint un total de 1,5 milliard d'heures par an. Si l'on ajoute à ces migrations alternantes les déplacements effectués pour d'autres motifs, on parvient à un total de 3,5 milliards d'heures par an[1]. Ce total impressionnant peut être comparé aux 8 milliards d'heures consacrées aux activités professionnelles dans la région parisienne en un an, c'est-à-dire que le temps passé dans les transports est égal à près de la moitié du temps total de travail effectué dans la région parisienne.

Des enquêtes effectuées par l'INSEE en France et par le Centre européen de Vienne ont montré que le « temps contraint » (on appelle ainsi, en particulier, le temps consacré aux déplacements) s'accroît rapidement de telle sorte que la diminution du « temps obligé » (le temps consacré au travail) est contrebalancée et empêche la croissance du « temps libre » (le temps consacré aux loisirs). On peut même remarquer que, pour certaines catégories de travailleurs — et cela n'est pas seulement valable dans la région parisienne —, la durée hebdomadaire d'absence du domicile (travail + transports) correspond à celle de l'ouvrier de 1830 qui habitait à la porte de la fabrique.

Les conditions de transport actuelles font de certains les esclaves des temps modernes. Et cela a fait dire à Brigitte Gros, auteur d'un récent ouvrage intitulé « Quatre heures de transport par jour »: « Les privilégiés ne sont plus aujourd'hui ceux qui possèdent une voiture, et les victimes ceux qui n'en possèdent pas. Les seuls privilégiés sont ceux qui habitent à une distance minime de leur emploi »[2].

Au rythme actuel de l'urbanisation, de la croissance du parc automobile et de la désaffection du public pour les transports en commun, le temps consacré aux trajets quotidiens n'ira qu'en s'accroîssant. Et il n'est pas impossible qu'en l'an 2000, la durée du trajet domicile-bureau dépasse celle du travail lui-même.

---

[1] MERLIN, P. « Le problème des transports dans la région parisienne ». Notes et Etudes Documentaires nos 3517-3518. La Documentation Française, Paris, 1968.

[2] GROS, B. « Quatre heures de transport par jour ». Denoël Paris, 1970.

Vous penserez sans doute que j'exagère et que l'on ne parviendra jamais à une situation aussi absurde. En fait, ce que je viens de dire ne constituera une absurdité que si des remèdes radicaux sont trouvés et appliqués.

Même dans un pays comme la Suisse, les problèmes de transports urbains risquent de se poser avec une acuité de plus en plus grande. La Suisse compte moins de 6,5 millions d'habitants mais 60 % vivent déjà en zone urbaine, soit près de 5 fois plus qu'à la fin du siècle dernier. Le parc automobile de la Suisse atteint déjà 1,4 million de voitures, soit une automobile pour 5 personnes, et il y aura, en 1980, deux automobiles pour 5 personnes.

Cette croissance du parc automobile étant accompagnée par celle de la population urbaine, les encombrements augmenteront dans le temps et dans l'espace, et par conséquent la durée des trajets quotidiens augmentera.

Mais, revenons-en au problème de Paris. Le métro n'a pratiquement pas changé depuis 25 ans, bien qu'il transporte deux fois plus de passagers qu'avant la dernière guerre, et sa vitesse moyenne reste immuablement égale à 22 km/h. depuis 50 ans; 13 % des wagons datent d'avant la guerre de 1914 et 74 % d'avant celle de 1940.

Quant au réseau de chemins de fer de banlieue, il n'a guère été modifié depuis 1900, en dépit de l'urbanisation extrêmement rapide de la région parisienne.

En ce qui concerne les autobus, leur vitesse moyenne était en 1953 de 13 km/h. dans Paris même, et de 18 km/h. en banlieue. En 1970, elle est de 9 km/h. dans Paris et de 12 km/h. en banlieue. Etrange progrès si l'on songe qu'au XIXe siècle, l'omnibus à cheval reliait la Madeleine à la Bastille à la vitesse moyenne de 8 km/h. En outre, si la capacité des autobus tend à croître, c'est au détriment des places assises, la quantité primant sur la qualité.

Maintenant, en ce qui concerne les automobiles, on a calculé que, si tous les banlieusards qui viennent travailler utilisaient une automobile, c'est dix fois plus de voitures que maintenant qui afflueraient aux heures de pointe dans Paris. Il faudrait alors construire 50 autoroutes à 4 voies dans chaque sens et une ceinture de parkings de 500 m. de large tout autour de Paris. Etant donné que d'ores et déjà 120.000 voitures sont quotidiennement garées de façon illicite, on imagine aisément ce qu'il adviendrait de la circulation, qu'il s'agisse de celle des automobiles et des taxis ou de celle des autobus. Rappelons le cas de cette autre grande ville européenne: Londres, où les autobus ne constituent que 1/7e du trafic qui pénètre dans la zone centrale mais où ils assurent 60 % des déplacements (et même 90 % aux heures de pointe). C'est dire la responsabilité qui incombe aux automobiles dans la création des encombrements.

Pour en revenir à Paris, citons la Commission des Villes du Commissariat au Plan qui, considérant la situation critique des réseaux d'autobus, conclut: « Les victimes en sont les citadins qui ne disposent pas de voiture (les jeunes, les femmes, les personnes à revenu modeste, les vieillards, les handicapés) et qui, pour la plupart, appartiennent aux couches les plus défavorisées de la population. Non seulement leurs conditions de transport se détériorent, mais on peut aussi dire qu'ils bénéficient beaucoup moins que les autres (et de moins en moins) des possibilités de choix qu'offre la cité. »

Venons-en maintenant à ce que vivent les gens dans les transports, c'est-à-dire aux conditions qui leur sont « offertes ». Je parlerai essentiellement des transports en commun, car ceux-ci ont le privilège de regrouper toutes les incommodités. La congestion du

trafic, le temps perdu, qui sont pratiquement les seuls inconforts de l'automobile, sont également des caractéristiques des transports en commun.

Ce qui suit n'est pas seulement valable pour Paris, mais pour la plupart des grandes métropoles modernes. Lorsque le transport est à peu près inexistant (déplacements très courts), celui-ci est satisfaisant. Il est également satisfaisant pour les jeunes en motocyclette, et pour les automobilistes qui utilisent leur voiture à des moments et en des lieux où les encombrements n'existent pas. Il arrive de même que tôt le matin, l'autobus soit utilisé avec plaisir sur certains itinéraires.

Mais cela devient de plus en plus rare et, comme l'ont souligné les psychologues de la SEMA dans un rapport récent sur les comportements en matière de déplacement [1], « le « vécu » des transports, et en particulier des transports en commun est très rarement gratifiant, réconfortant, reposant. C'est plutôt un mauvais moment à passer. »

Les conditions dans lesquelles on voyage en zone urbaine se détériorent au fil des années: éloignement des gares ou des arrêts d'autobus par rapport au domicile, attente parfois importante — surtout dans les banlieues — entre les différents passages de trains ou d'autobus, durée importante du trajet lui-même due à des arrêts très fréquents, lenteur de sortie des stations due à leur encombrement, etc.

L'accès à la station ou à l'arrêt s'effectue le plus souvent sous les intempéries; l'attente à la station ou à l'arrêt est également soumise aux intempéries, à la promiscuité, à l'inconfort; le trajet dans le véhicule s'effectue souvent debout, à l'étroit, avec des accélérations et des décélérations fréquentes et brutales. Tout ceci a des conséquences non seulement néfastes du point de vue physiologique, mais éprouvantes sur le plan psychologique. L'irrégularité, la lenteur, l'incommodité du transport urbain déterminent chez le voyageur un état de fatigue, d'inquiétude et d'irritabilité qui a une influence directe sur sa santé, son bien-être et son comportement social en général.

Des sentiments de frustration se développent ainsi de façon inéluctable chez la plupart de ceux qui sont soumis aux conditions de transport actuelles.

Rappelons qu'une frustration est la conséquence affective de l'impossibilité de réaliser un désir ou un besoin dicté par une pulsion. Elle aboutit le plus souvent à une agressivité. Si cette agressivité se retourne contre le sujet lui-même, on assiste alors à un phénomène d'inhibition et d'angoisse. Mais, le plus souvent, cette agressivité se retourne contre un objet, réel ou imaginaire, que le sujet considère comme étant à l'origine de sa frustration et à qui il associe un responsable. On reviendra plus loin sur les problèmes sociaux et politiques qui peuvent découler de cet état de choses.

Tentons maintenant d'énoncer formellement les différents facteurs qui caractérisent la détérioration des transports en commun urbains. La liste ci-après n'est peut-être pas exhaustive, mais on notera avec intérêt qu'elle comprend certains éléments supposés influer sur le choix du mode de transport — choix qui n'est, en fait, le plus souvent que très relatif, pour ne pas dire inexistant.

---

[1] BOULVIN, Y., RAYNAUD, H., « Recherche sur les comportements en matière de déplacements ». SEMA, 1969.

J'énoncerai ces éléments sans ordre hiérarchique, de la façon suivante:

Tout d'abord, *les caractéristiques « matérielles »*, qui constituent des indicateurs mesurables:

— l'inconfort et l'incommodité (tant dans les véhicules que pour y accéder et en sortir: être debout, être secoué, être serré, manquer d'air, avoir trop chaud ou trop froid, être soumis au bruit, aux intempéries, etc.);

— la fréquence insuffisante des passages;

— l'absence de fiabilité et de ponctualité;

— l'insuffisance des lignes de banlieue et les itinéraires mal adaptés;

— la mauvaise coordination des correspondances;

— la durée excessive du voyage porte à porte;

— l'insuffisance des informations concernant les horaires et les itinéraires des autobus.

Ensuite, *les caractéristiques « psychologiques »* qui constituent des indicateurs intangibles de la dégradation des transports en commun:

— l'absence de diversion (c'est-à-dire les compagnons de route imposés, l'absence de radio, l'impossibilité de bouger à sa guise, etc.);

— le sentiment de solitude;

— le sentiment de dépersonnalisation;

— l'absence d'autonomie et d'indépendance;

— l'absence de liberté et le sentiment d'aliénation;

— enfin, les frustrations inconscientes (par exemple, l'impression que la foule vous regarde peut susciter un sentiment de culpabilité; un autre exemple: le contact physique avec autrui peut créer une sensation d'insécurité et d'angoisse, ces frustrations pouvant aboutir à des pulsions violentes).

De longs développements seraient possibles sur chacun des points que j'ai évoqués, mais ils dépasseraient largement le cadre de cet exposé.

Insistons seulement quelques instants sur le sentiment de solitude, non pas qu'il soit le plus significatif ou le plus important, mais pour montrer combien certains aspects des transports collectifs ne sauraient être dissociés des autres problèmes qui se posent dans les villes modernes. Les passagers d'un autobus ou d'un métro n'ont aucun but en commun, sinon celui de voyager, qui ne constitue pas un but, mais un moyen. A l'inverse, les spectateurs d'un match de football, d'une pièce de théâtre ont un but commun, celui de regarder le même spectacle: il y a alors participation minimum et, par conséquent, possibilité d'échange, même si cette possibilité n'est que rarement utilisée. Ce sentiment de solitude peut sembler en contradiction avec celui du besoin d'autonomie et d'indépendance. En fait, il n'y a rien de contradictoire dans cet état de choses: l'être indépendant et autonome n'éprouve pas de sentiment de solitude et, inversement, celui qui ne se sent pas isolé ne se sent pas non plus privé d'autonomie.

Si j'insiste sur ces considérations, c'est d'abord parce qu'elles me semblent refléter une dégradation beaucoup plus grave de la situation qu'on ne le croirait a priori (je parle toujours de la situation qui prévaut dans de grandes métropoles comme Paris), une dégradation qui n'aurait plus seulement une dimension matérielle, mais une dimension sociale qui serait devenue pour ainsi dire indépendante et qui pourrait se développer sur le plan politique. Mon insistance a également pour but de montrer que les caractéristiques habituellement utilisées pour définir les mouvements de personnes — à savoir: origine, motif, destination, mode, itinéraire — ne suffisent plus à rendre compte des comportements en matière de déplacements. Les seules variables objectives ne constituent plus une explication satisfaisante, car on a trop oublié les hommes et leurs réactions.

Pour terminer ce bref examen de la dégradation des transports en commun, je rappellerai les deux attitudes types que l'on rencontre parmi les usagers et qui sont la conséquence d'une politique qui consiste à forcer la demande à répondre à l'offre, au lieu du contraire.

Il y a tout d'abord les résignés, attachés à leurs habitudes ou acceptant leur situation: ce sont en quelque sorte les adaptés, mais qui pourraient bien ne l'être que de façon apparente et temporaire. Il y a ensuite les résistants, les révoltés, qui, même s'ils ne forment qu'une minorité, pourraient bien entraîner un jour dans leur sillage les résignés. Mais je reviendrai tout à l'heure sur ce point.

L'évocation que je viens de faire des conditions de transport dans la région parisienne, pour exagérée qu'elle soit si l'on songe aux villes suisses, m'a semblé néanmoins nécessaire, puisque nous réfléchissons au transport de l'homme dans la cité future. Si l'on veut, en effet, se placer dans une perspective à long terme, tous les exemples doivent être considérés, y compris les mauvais exemples dont l'existence a au moins le mérite de montrer ce qu'il ne faut pas faire, à défaut de tracer la voie des solutions nécessaires.

Certaines de ces solutions nécessaires ont été décrites et commentées par les autres orateurs de ces journées d'étude.

Je me bornerai donc à évoquer ce vers quoi doivent tendre toutes les innovations, technologiques ou institutionnelles, dans les transports urbains: la satisfaction des besoins des usagers, car, comme le disait Diderot, « l'homme est le terme unique d'où il faut partir et auquel il faut tout ramener ».

Les besoins des usagers dans les transports urbains

Tout d'abord, une brève définition: « Le besoin est l'état d'un être lorsque lui manque ce qui lui est nécessaire ou ce qui lui paraît désirable. »[1]

Les besoins sont éveillés:

— par l'état physique et psychique de l'organisme,

— par la réflexion de l'homme sur sa condition,

— par les sollicitations du milieu naturel et du milieu social qui, à la fois, imposent des normes et proposent des objets de consommation, les besoins pouvant, dans une certaine mesure, être manipulés.

[1] Centre de Recherches d'Urbanisme. Divers rapports non publiés préparés par un groupe de travail sur l'évaluation des besoins, 1963.

Tant qu'il s'agit d'un minimum vital — encore faut-il souligner la relativité de ce terme d'un pays à l'autre, ou même d'une région à l'autre —, les besoins sont identiques d'un individu à l'autre. Au-delà d'un certain seuil, ces besoins varient en fonction:

— de la personnalité des individus,

— de leur âge,

— des catégories socio-professionnelles,

— du milieu culturel,

— de l'environnement immédiat,

— de la situation économique, politique et sociale,

— de facteurs géographiques,

— de l'époque,

— etc.

Les besoins peuvent être classés en différentes catégories: besoins de conservation et de sécurité, besoin grégaire, besoin d'être reconnu, besoin culturel, besoin d'espace, etc. Le besoin peut être solvable ou non, légitime ou nocif. Par ailleurs, il peut être éprouvé comme un état de manque, d'insatisfaction ou d'anxiété sans que son objet soit consciemment perçu. Cet objet peut être immédiat ou lointain. Dans ce dernier cas, le besoin, pour n'être pas précis, peut n'en être pas moins impérieux. En ce qui concerne le besoin de transport, on peut dire qu'il est fondamental et permanent, car il est un moyen de satisfaire d'autres besoins: sécurité, commodité, travail et distractions.

Sur le plan de la collectivité, on peut remarquer que la proportion de ceux qui, au sein d'un groupe, sont favorables à une modification de la situation dans laquelle ils se trouvent — c'est-à-dire éprouvent un besoin déterminé — contribue à caractériser le groupe. Lorsque cette proportion est élevée, on peut estimer que le besoin individuellement ressenti est celui du groupe tout entier. Mais il apparaît également que l'importance des modifications à apporter à la situation d'une collectivité pour réaliser les besoins exprimés dépend de la dimension et de la structure de cette collectivité. Cela conduit ainsi à distinguer (parfois même à opposer) les besoins collectifs et les besoins individuels.

Si l'on aborde maintenant le problème d'un point de vue politique, on constate qu'il existe différents moyens de répondre aux besoins:

— les ignorer, ceci constituant la solution la plus simple pour les responsables, mais pouvant éventuellement conduire à des troubles sociaux,

— les transférer sur d'autres besoins, en particulier sur ceux qui sont faciles à satisfaire (distractions de masse, diversions de toutes sortes),

— adopter des solutions de remplacement ou des solutions provisoires,

— enfin, satisfaire les besoins, dans la mesure des moyens disponibles et compte tenu des intérêts des différents groupes concernés.

Les diverses méthodes qui permettent de ne pas satisfaire les besoins exprimés ou latents ne servent en fait qu'à remettre à plus tard la nécessité d'adopter une solution car, s'il est vrai, comme le dit le sociologue Chombart de Lauwe, que les besoins/aspirations peuvent devenir, selon les circonstances, des besoins/obligations, il est également certain que des frustrations/tolérances pourraient devenir des frustrations/refus. Les plaintes isolées risquent, en effet, sous certaines conditions, de se transformer en plaintes collectives, puis éventuellement en mouvements sociaux de grande ampleur dans la mesure où un sentiment de frustration et une impression d'être « oublié » par les pouvoirs publics peuvent être exploités sur un plan politique.

Les plaignants, même lorsqu'ils ne constituent qu'une minorité, représentent presque toujours une proportion importante de la population qui s'estime en état de se plaindre et qui, bien que ne passant pas à l'action directe, est susceptible de se manifester avec virulence dans le cas où une occasion propice se présente.

A partir d'un certain degré d'exaspération, cette fraction de la population peut franchir ce qu'il est convenu d'appeler « un seuil critique », car un besoin non satisfait prédispose à agir en vue de le satisfaire.

La situation deviendrait alors parfaitement incontrôlable, et les pouvoirs publics seraient acculés à entreprendre très rapidement une action réparatrice de grande envergure. Celle-ci se révélerait infiniment plus coûteuse que ne l'eût été une action préventive ou, à tout le moins, une action entreprise en temps opportun et qui aurait permis de résoudre le problème par étapes successives au moindre coût financier et au moindre coût social.

On me rétorquera qu'il est facile de critiquer et que, pour résoudre le problème des transports urbains, il ne suffit pas d'émettre des vœux pieux ou de procéder à un simple constat d'échec de la situation présente. Cela est vrai, mais je n'aurai pas l'impudence de proposer des solutions à ceux-là mêmes qui sont confrontés aux problèmes de tous les jours et qui connaissent les possibilités et les limites de ces solutions beaucoup mieux que moi.

C'est pourquoi les suggestions que j'énoncerai maintenant n'auront trait qu'à une toute petite fraction du problème, celle qui concerne l'amélioration de nos connaissances sur les besoins de l'homme dans les transports.

Ces suggestions n'ont pas la prétention d'aboutir à des plans d'action immédiate, mais plutôt de fournir des bases plus solides à la prise des décisions.

Nous avons tous conscience que la situation en matière de transports urbains varie grandement d'une ville à l'autre et d'un pays à l'autre. Aucune solution globale ne pouvant être proposée, il faudrait donc pour chaque cas:

1. inventorier avec précision les sujets d'insatisfaction et déterminer le nombre de gens devant bénéficier de mesures appropriées,

2. hiérarchiser les besoins et les demandes à satisfaire,

3. élaborer un plan d'action à court terme permettant de donner la priorité aux besoins les plus importants et de réduire les difficultés actuelles (encombrements, etc.)

4. déterminer les innovations technologiques et institutionnelles pouvant satisfaire l'ensemble des besoins dans une perspective à long terme et mettre en œuvre un programme qui permettrait d'assurer aux citadins un maximum de satisfaction.

Pour mieux connaître la situation et l'évolution des besoins des usagers, on pourrait faire appel à diverses méthodes dont certaines, bien que connues de tous, ne sont que rarement utilisées dans le domaine des transports.

Au cours d'enquêtes par *entretiens* et par *questionnaires* on devrait, en outre, procéder à des observations directes — *observations de longue durée* permettant de relever les « incidents critiques » dans le fonctionnement d'un service donné, et *jugements instantanés* permettant, par sondages répétés à intervalles réguliers, de prélever un échantillon représentatif d'observations, cet échantillon rendant compte de l'activité globale du service étudié.

Mais au-delà de ces méthodes classiques, on pourrait effectuer des recherches plus subtiles, en recourant par exemple à des *échelles de satisfaction,* qui permettent de comparer les attitudes de divers groupes et de hiérarchiser les doléances et les besoins. On pourrait également utiliser des *enquêtes-animation,* qui permettraient de montrer aux usagers interrogés que l'on tient compte de leurs désirs et que l'on cherche à améliorer les transports urbains.

Des recherches d'ordre socio-politique seraient également souhaitables afin de déterminer les conséquences de l'inaction et afin de mettre en lumière les secteurs critiques où il serait le plus urgent d'abandonner le statu quo. Enfin, on pourrait tenter de mettre au point des *indicateurs sociaux* pour mieux évaluer, dans le temps et dans l'espace, l'incidence et l'efficacité des divers systèmes de transport dont on dispose ou que l'on pourrait mettre en œuvre.

Dans ces indicateurs, devrait être reflété le degré d'accessibilité des différents groupes sociaux aux diverses possibilités qu'offre la ville et en particulier aux services sociaux, éducatifs, culturels, médicaux, etc. [1].

Mais aucune recherche sur les comportements et les besoins des usagers ne progressera de façon décisive si l'on n'*expérimente* pas en vraie grandeur les nouveaux systèmes de transport. Seule l'expérimentation permettrait de contrôler scientifiquement les avantages et les inconvénients des innovations proposées. Grâce à ce contrôle, on parviendrait à une meilleure adaptation de la technologie aux besoins de la société.

Toutefois je ne prétends pas donner la clef qui conduirait à définir une méthode d'approche parfaite. Il serait souhaitable d'instaurer un débat à ce sujet, auquel participeraient des spécialistes de différentes disciplines qui seraient convaincus des limites des modes actuels d'investigation.

Ces spécialistes — urbanistes, architectes, responsables des transports — sont les créateurs des villes et, de ce fait, peuvent jouer un rôle éducateur et orienter certains besoins, car la psychologie des êtres humains est, dans une mesure importante, en état de disponibilité par rapport aux innovations. Mais le danger est grand: les créateurs ont la tentation permanente de modifier les goûts et les conceptions des autres en les contraignant à adopter les leurs. Les propres aspirations de ces créateurs ne devraient pas se substituer à celles de la collectivité pour laquelle ils créent.

---

[1] MORRIS, R.L., « Social Considerations on Urban Transportation Systems ». Transportation Engineering Journal of ASCE. Vol. 96, nº TE 3. pp. 333-339, 1970, (Etats-Unis).

En dépit de ces contradictions, il me semble indispensable d'orienter une partie de la demande de déplacements vers les *transports collectifs,* tout au moins dans les centres urbains traditionnels que l'on cherche à préserver, c'est-à-dire dans la plupart des villes européennes. Pourquoi ? Parce que, pour un nombre donné de personnes à transporter et compte tenu des difficultés de créer des voies nouvelles dans les centres traditionnels, les moyens de transports collectifs occupent infiniment moins de place que les voitures particulières qui seraient nécessaires pour transporter ce même nombre de personnes. Avons-nous songé qu'une voiture garée dans une rue centrale occupe, en fait, autant d'espace au sol qu'un appartement de 3 pièces dans un immeuble de 6 étages ? Il s'agirait donc de donner la priorité au *transport des personnes* au lieu que la priorité soit donnée au transport des véhicules. Pour modérer ce jugement qui, je le sais, peut prêter à de longues polémiques concernant la défense de la liberté individuelle, dont l'automobile est un des symboles actuels, je tiens à dire que sous le vocable « transports collectifs » je ne songe pas seulement aux transports publics tels que métros, trains, tramways, autobus, mais également et surtout aux véhicules bi-modes programmés, aux véhicules banalisés, aux bandes transporteuses, ainsi qu'à d'autres moyens de transport novateurs.

C'est seulement en accordant la priorité à ces transports collectifs que l'on pourra remédier aux inconvénients actuels des transports urbains et préparer un cadre de vie meilleur pour la cité future.

Conclusion: le rôle des transports dans la vie urbaine

On a souvent dit que le transport dans la ville est comme le sang dans le corps: il n'y a pas de vie sans lui. Malheureusement, ce sang circule de moins en moins bien et certains quartiers de la ville voient leur vie se ralentir par défaut d'irrigation.

On constate, en effet, que plus la technicité des modes de transport augmente, plus les trajets entre les villes deviennent rapides; par contre, plus la technicité des villes augmente, plus les trajets internes à ces villes deviennent lents. Certaines villes deviennent ainsi malades de leurs transports. Elles s'asphyxient peu à peu et ne permettent plus l'accès du plus grand nombre de gens au plus grand nombre possible de lieux et de services. L'excès de fonctionnalisme est en train de tuer les fonctions de la ville, alors que les transports avaient pour but de réduire les barrières et d'accroître l'accessibilité, alors que les villes avaient été créées pour réduire au minimum les distances entre les hommes et pour assurer une mise en commun harmonieuse des ressources.

Et, non seulement les transports urbains ne satisfont plus les besoins de leurs usagers, mais encore ils produisent des effets externes indésirables: pollution, bruit, dégradation du paysage urbain.

S'il est vrai que l'automobile est une des inventions les plus remarquables de notre époque — en ce sens qu'elle a permis d'accroître la liberté de mouvement des individus, l'accès à un plus grand nombre de lieux de travail, de résidences, de loisirs, de services culturels et sociaux —, il est non moins exact que son utilisation généralisée conduit maintenant à l'engorgement des rues et au ralentissement de l'ensemble des déplacements dans

la ville. A cet égard, Bertrand de Jouvenel[1] déclarait au cours d'un récent débat organisé par l'OCDE:

« Au prodigieux progrès des transports est attribuable la généralisation de l'existence urbaine et l'extension de la gamme des produits offerts aux citadins. Mais, du même coup, le nomadisme, qui était un trait extérieur et étranger à la ville, s'est introduit dans l'existence urbaine.

» Au cours de toute l'histoire, les sédentaires ont toujours redouté les nomades: ceux-ci comme porteurs de marchandises étaient accueillis à l'extérieur de la cité; les murailles étaient destinées à prévenir leur invasion et, s'ils se montraient menaçants, on leur payait tribut pour les détourner.

» Or voilà que l'invasion des nomades s'est produite: et notamment par conversion des citadins au nomadisme, conversion en partie forcée par l'étendue des conurbations, en partie animée par le goût de la mobilité.

» Cette invasion présente les mêmes traits que celle des nomades d'antan: les rues ne sont plus sûres à cause du passage des hordes et les chevaux des Barbares sont parqués sur le Forum. C'est un thème antique que le caractère dévastateur des nomades, et c'est un phénomène d'aujourd'hui. Le mouvement fait prime sur toutes les valeurs qui le gênent. »

Si la tendance se poursuit, la liberté de chacun, l'accès de tous à tout ne seront plus bientôt que le souvenir d'une époque révolue. Le degré de civilisation ne se mesure pourtant pas seulement à l'ampleur des échanges commerciaux, mais aussi à l'essor de la qualité de la vie. Ainsi, lorsque l'on considère les effets externes des transports urbains et du trafic automobile en particulier, on constate que, si l'usage de l'automobile est rationnel par rapport à son objectif qui est de transporter des passagers porte à porte dans le minimum de temps et avec le maximum d'agrément, par contre, cet usage est générateur d'encombrements, de bruits, d'accidents, etc., et il constitue de ce fait un dommage pour les riverains, pour les piétons et pour les usagers des transports en commun de surface. La construction de nouvelles voies urbaines et l'utilisation de l'automobile doivent certes répondre à des critères techniques et économiques, mais il apparaît de plus en plus qu'à ces critères il faille ajouter celui de « rendement social ». L'erreur serait d'identifier l'économisme des transports à son rationalisme. Or, il ne suffit plus de juger d'un plan de transport en fonction de sa seule rentabilité intrinsèque: les effets externes de l'utilisation des voitures particulières doivent être considérés avec autant d'attention que ses effets internes, car, à mesure que le progrès technique nous permet d'accroître notre niveau de vie, nous devenons plus sensibles à ce que notre production néglige ou ne peut encore satisfaire, à savoir l'amélioration de notre genre de vie. Les préoccupations de rentabilité immédiate vont ainsi, de toute évidence, à l'encontre d'une rentabilité économique et sociale à long terme. La politique de l'équilibre financier n'a que l'apparence de la rationalité parce que cette politique n'est, le plus souvent, envisagée que dans un cadre comptable étroit de rendement interne alors que les transports intéressent tous les habitants d'une ville, les habitants futurs comme les habitants actuels.

N'oublions pas que les décisions d'aujourd'hui modèleront la ville de demain.

---

[1] OCDE, « La planification des transports urbains » Rapports et exposés présentés au cours d'une réunion d'experts. Ouvrage à paraître, 1971.

Ce n'est donc pas à la rentabilité immédiate des entreprises de transport que doivent s'attacher les pouvoirs publics, mais à la *rentabilité globale de la ville,* les transports n'étant qu'un des éléments du fonctionnement de cette ville. Est-on bien sûr qu'à rechercher à toute force la rentabilité des entreprises de transport, on ne finira pas par réduire la rentabilité d'autres secteurs économiques et sociaux qui ne vivent pourtant que si le fonctionnement global de la ville est satisfaisant ? Comme l'ont souligné si justement les auteurs d'un récent ouvrage sur la psychosociologie des comportements urbains[1], c'est la notion — et la réalité — de service public qu'il s'agit de restaurer et non pas seulement de promouvoir: il faut concevoir la voirie, les parcs de stationnement, l'autobus, le train, le métro, comme les éléments d'un même service public. A cet égard, « les mesures tendant à faire payer à l'usager des améliorations partielles des conditions de transport, c'est-à-dire la dégradation du système de transports et du service public qu'il constitue, ne peuvent qu'objectiver les différences économiques et sociales, et être génératrices ou amplificatrices de tensions sociales.

» Si l'on reconnaît que les systèmes de transports déterminent le fonctionnement des villes et des agglomérations urbaines, qu'ils contribuent d'une façon importante à la constitution d'une manière de vivre, ils ne peuvent être considérés en eux-mêmes. Ils représentent l'un de ces domaines majeurs d'intervention de la puissance publique où la politique ne peut être conjoncturelle. »

Or, il est curieux de constater que les réalisations collectives sont presque toujours en retard sur les réalisations privées: à croire que les besoins collectifs peuvent toujours attendre, tandis que les besoins privés ne le peuvent pas.

La croissance économique ne doit plus être la justification première des investissements de transports. Le meilleur projet n'est plus nécessairement le moins coûteux, c'est plutôt celui qui concilie au mieux les intérêts de tous et qui assure le meilleur développement social.

Une réforme urbaine est maintenant devenue nécessaire comme le fut dans certains pays la réforme agraire. Le développement de la qualité doit prendre le pas sur la croissance en quantité. La ville, qui n'est plus maintenant qu'un marché, un lieu de production et de consommation, doit redevenir le lieu des rencontres et de l'œuvre commune. La valeur d'échange doit faire place à la valeur d'usage. Il ne faut pas que ce qui relie matériellement les hommes entre eux, c'est-à-dire les moyens de communications, devienne plus important que les communications elles-mêmes.

Depuis des millénaires, l'homme a montré qu'il pouvait s'adapter à l'univers de plus en plus artificiel qu'il se créait, car les changements s'accomplissaient sur de longues périodes de temps, permettant ainsi de pallier les effets indésirables de ses activités ou de procéder à une adaptation progressive. Mais la question se pose maintenant de savoir s'il existe des limites à une telle adaptation et si les changements rapides et brutaux que l'homme apporte depuis quelques décennies à sa ville et à son environnement ne se retourneront pas contre lui. L'amélioration de la vie urbaine, dont les transports constituent un élément essentiel, dépendra de la prise de conscience de chacun du rôle qu'il peut jouer pour l'obtenir. Il nous faut créer des villes qui nous permettent de vivre comme nous en avons envie au lieu qu'elles nous obligent à une adaptation perpétuelle.

Si nous ne voulons pas que la réalité d'aujourd'hui devienne le cauchemar de demain, ce sont nos rêves d'aujourd'hui qu'il nous faut transformer en réalité de demain.

---

[1] FICHELET, M., FICHELET, R., May, N., « Contribution à une psychosociologie des comportements urbains ». Ministère de l'Equipement et du Logement, 1970.