

Zeitschrift: Tracés : bulletin technique de la Suisse romande
Band: 129 (2003)
Heft: 10: Trafics urbains

Artikel: L'automobile au carrefour de nos contradictions
Autor: Kaufmann, Vincent
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-99206>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 13.10.2024

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

L'automobile au **carrefour** de nos contradictions

Les politiques de transports urbains sont prises dans des paradoxes révélateurs des contradictions propres aux sociétés occidentales. La mobilité est valorisée et devient de plus en plus indispensable à l'insertion, mais l'automobile, principal moyen par lequel elle s'opère, provoque de nombreuses nuisances. Dans ce contexte, la réduction d'usage de l'automobile se heurte à l'importance de la mobilité dans les modes de vie. Comment dépasser cette contradiction ?

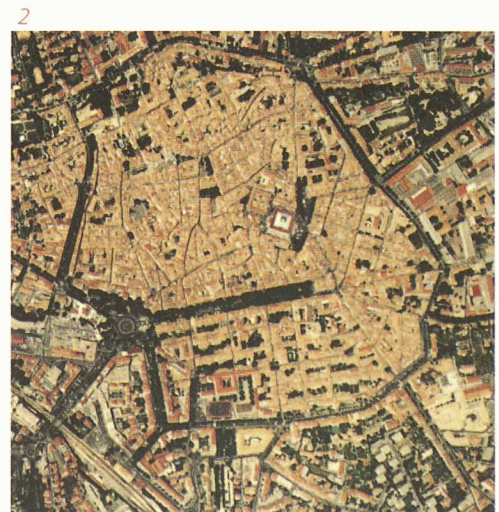
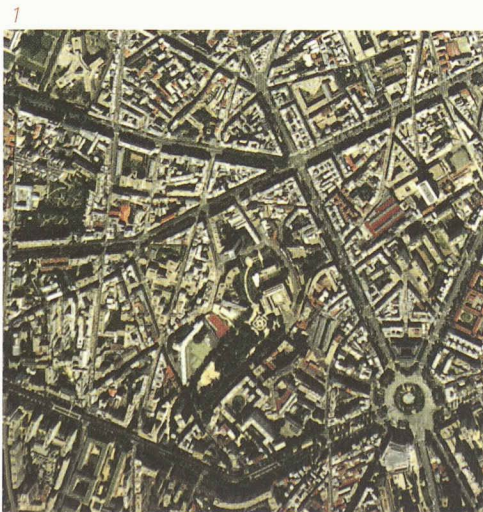
L'importance croissante de la mobilité dans l'insertion sociale

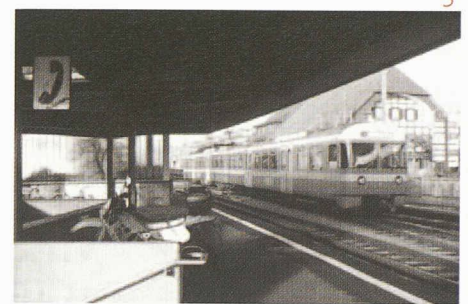
« Dis-mois comment tu te déplaces, je te dirai qui tu es ». Les déplacements ne sont pas un interstice, un temps de liaison neutre, mais constituent au contraire une dimension structurante de la vie sociale, notamment en raison de la multiplication des possibilités dans ce domaine. C'est ainsi que des choix sont possibles en matière de moyens de transport et qu'une latitude existe quant aux destinations de la plupart des déplacements non professionnels, de même qu'en ce qui concerne l'enchaînement des activités dans le temps. Non seulement, être mobile implique souvent d'opter entre

différentes solutions, mais l'univers des choix et les compétences qu'il mobilise chez les acteurs ne cessent en outre de changer.

Les recherches que nous avons menées ont montré que, d'une manière générale, les usagers citoyens cherchent à disposer d'un potentiel de mobilité étendu en se dotant de nombreux accès à des systèmes techniques qu'ils mettent au service de la programmation de leur vie quotidienne¹. Cette stratégie traduit une volonté de ne pas être pris au dépourvu. La vie quotidienne des ménages s'est en effet complexifiée, avec d'une part la multiplication des sphères d'activité de chacun et, de l'autre, l'éclatement spatial des espaces où elles se déroulent. Il en résulte une tension spatio-temporelle accrue des programmes d'activité, dont la mobilité devient alors un élément central : la qualité de vie dépendra en effet souvent de la manière dont on programme cette mobilité et de l'ingéniosité des enchaînements retenus. Les caractéristiques de la mobilité offerte par l'automobile font que c'est

¹ Ces observations ont été effectuées dans le cadre de plusieurs recherches portant sur les logiques d'action qui sous-tendent l'équipement des ménages en accès à des moyens de transport et les logiques d'usage de ces moyens de transport. Pour une synthèse de ces résultats, voir : VINCENT KAUFMANN « Re-thinking Mobility », éditions Ashgate, Aldershot (GB), 2002





très souvent sur ce moyen de transport que repose la stratégie de programmation de la mobilité, un phénomène encore amplifié dans les agglomérations urbaines les plus étalées. Bref, l'automobile est de plus en plus profondément ancrée dans les modes de vie.

La volonté de réduire les usages urbains de l'automobile

« Une ville durable est une ville où la mobilité automobile est maîtrisée ». Pierre angulaire de l'application à la gestion urbaine des principes du développement durable, la réduction de l'usage de l'automobile en ville est à la fois motivée par la lutte contre la pollution de l'air, les nuisances sonores provoquées par le trafic et les accidents de la route en milieu urbain, ainsi que par la volonté de partager l'espace public, pour ne citer que les arguments les plus fréquemment invoqués. On ne compte plus les agglomérations urbaines qui ont investi dans l'amélioration de l'offre de transports publics pour favoriser leur utilisation et susciter un « report modal » de l'automobile vers les transports publics. Légalement inscrit dans l'OPAir et l'OPB, cet objectif devenu prioritaire constitue désormais le noyau dur de la rhétorique politique en matière de transports urbains, que ce soit pour l'appuyer, ou le dénoncer comme s'y emploient les milieux de défense de l'automobile.

Pourtant, en Suisse, malgré des réalisations comme les réseaux de RER zurichois ou bernois, le trafic automobile urbain ne diminue pas. Au mieux, dans les agglomérations où l'action publique a été la plus volontariste en intégrant des mesures de limitation du stationnement notamment, on note une stabilisation de la part de l'automobile dans la mobilité quotidienne. Cela ne signifie pas pour autant que la fréquentation des transports publics n'augmente pas : dans tous les cas, une augmentation est observée, mais elle est essentiellement imputable à des reports d'usage de la marche et une intensification de l'utilisation des transports publics par « d'anciens » usagers.

La situation des transports urbains est donc paradoxale : il y a d'une part la volonté politique de réduire les usages urbains de l'automobile - volonté qui se traduit dans l'appareil législatif et par des investissements importants dans les infrastructures de transports publics -, et il y a d'autre part les résultats mitigés de ces investissements, qui ne semblent pas à même de susciter des reports modaux de l'automobile vers les transports publics et les moyens de transport dits de proximité.

Or cette situation est aisément explicable par l'ancrage des pratiques de transport dans les modes de vie : l'usage des moyens de transport n'est en effet pas interchangeable, car ils produisent des territoires vécus spécifiques en termes géographiques et temporels. Dans la mesure où l'automobile et les transports publics offrent des accessibilités à des territoires différents, changer de moyen de transport nécessite dès lors de repenser l'agencement des activités de la vie quotidienne ; cela suppose en particulier de remettre en question des routines. Une telle opération a donc un coût qui dépasse largement celui du changement de mode. Il en résulte que même lorsqu'il existe des solutions de rechange à l'utilisation de l'automobile, ces options ne sont pas nécessairement envisagées. Dans ce contexte, le seul développement des offres de substitution est insuffisant pour susciter des « reports modaux ». C'est d'autant plus le cas, qu'il est rare que les transports publics offrent une efficacité comparable à la voiture. Le plus souvent, les services ne sont réellement efficaces que sur les lignes principales ayant bénéficié d'investissements (métros, tramways, etc.) et des lignes de bus importantes, ce qui laisse de larges parts de la ville peu accessibles par les transports en commun.

Les politiques publiques en question

Les deux aspects qui viennent d'être brièvement développés renvoient tous deux à l'action publique, et plus précisément à l'articulation entre l'urbanisation, les systèmes de transport et la gestion des vitesses et des accessibilités. Or si les experts s'accordent largement pour reconnaître l'efficacité de ces mesures, elles ne sont que rarement mises en œuvre

Fig. 1 et 2 : Deux exemples de villes historiques. Paris : le tracé des grands axes de circulation haussmanniens, Aix-en-Provence : permanence de la densité constructive d'un centre ville « piétonnisé » (Photos IGN)

Fig. 3 : Transport public et congestion de trafic, Bâle (Photo Christophe Jemelin)

Fig. 4 : Actions à forte visibilité dans le domaine des transports publics, Strasbourg (Photo Christophe Jemelin)

Fig. 5 : Transports combinés, Worblaufen (Photo Christophe Jemelin)

Fig. 6 : Un tissu périurbain typique, Strasbourg : autoroute, centres commerciaux et de loisirs, habitat individuel (Photo IGN)



6

sur le terrain - ni séparément, ni a fortiori de façon combinée [4]². Il faut se rendre à l'évidence : les politiques de transports urbains sont timides.

L'analyse de ces dernières montre en effet que les trois stratégies aujourd'hui pratiquées à grande échelle dans les agglomérations mènent à une impasse.

- La première vise à associer des objectifs ambitieux en matière de réduction du trafic automobile urbain à des mesures cosmétiques. Le discours consiste à affirmer que l'on souhaite véritablement le faire, mais que le pouvoir nous échappe et que sans réforme institutionnelle, l'action volontariste prévue sort du « champ des possibles ». Nous nous trouvons donc face à une forme de schizophrénie du politique consistant à développer des objectifs très ambitieux tout en déclarant ne pas être en mesure de les atteindre.
- La deuxième stratégie est celle du choix modal. Dans ce contexte, les pouvoirs publics fondent leur politique exclusivement sur la mise à niveau de l'offre de transports publics, tout en sachant ce type de mesure insuffisant pour atteindre des objectifs de maîtrise de l'étalement urbain et de réduction de l'usage de l'automobile en milieu urbain qu'ils se sont fixés. Dans cette perspective, ils se cantonnent dans des actions à très forte visibilité (comme la réalisation d'un réseau de tramways), censées démontrer le volontarisme de la politique menée. Ces mesures permettent à la fois de justifier d'une promotion de la mobilité durable censée être volontariste, car fondée sur des dépenses d'investissements importantes, et l'absence de diminution du trafic automobile, puisque c'est à l'usager citoyen qu'il revient de choisir son mode de transport.
- La troisième stratégie est celle du périmètre. Elle consiste à définir, au centre-ville, un périmètre d'intervention duquel l'automobile sera bannie tout en laissant l'agglomération se structurer autour de la voiture à l'extérieur de cette zone. La conciliation est donc spatiale : on fait à la fois de la ville « sans » et de la ville « avec ». Dans cette troisième optique, c'est aux transports en commun que revient le rôle de trait d'union entre les deux territoires. En la matière, l'accent est mis sur des offres radiales assorties de parkings d'échanges.

La timidité des politiques de transports urbains renvoie à une contradiction culturelle majeure. Valeur forte de nos

sociétés, la mobilité y est associée à l'automobile en raison de l'importance prise par ce moyen de transport dans les modes de vie, la voiture étant devenue porteuse d'une représentation très positive qui marque profondément les acteurs³. En même temps, la conscience écologique pointant l'automobile comme une cause principale de la pollution atmosphérique s'est considérablement développée ces dernières années, au point que les sondages d'opinion nous apprennent qu'une large majorité de la population considère la voiture comme indésirable en milieu urbain. Or cette contradiction tue bien souvent la volonté politique dans l'œuf.

Dans les trois stratégies évoquées ci-dessus, le fossé entre l'ancrage de la voiture dans les modes de vie et la volonté de limiter son utilisation urbaine est encore élargi par l'action publique. Chacune d'entre elles permet en effet aux pratiques préexistantes de s'épanouir, accentuant ainsi l'importance de l'automobile dans la mobilité. Parallèlement, dans la mesure où elles ne limitent pas vraiment l'usage de cette dernière, ces stratégies contribuent à rendre politiquement plus légitimes des mesures de restriction qu'il est de plus en plus difficile de mettre en œuvre. Plutôt que de tenter de concilier l'inconciliable, n'est-il pas temps de lancer des politiques ambitieuses, quitte à remettre en cause certains aspects de nos modes de vie ? Mais pour cela, il faudrait que la gestion des transports urbains soit réellement une priorité politique. Ni les considérations techniques, ni les aspects institutionnels ne constituent en l'occurrence des obstacles infranchissables ; le véritable enjeu est de prendre conscience que les politiques de transports urbains ne sont pas une cerise sur le gâteau, mais un domaine crucial de l'action publique dans un monde de plus en plus réticularisé.

Vincent Kaufmann, sociologue
Prof. à l'Université de Cergy-Pontoise
Les Chênes II, 33 Boulevard du Port
F - 95011 Cergy-Pontoise

Bibliographie

- [1] BANISTER D. et al. : « European Transport Policy and Sustainable Mobility », Spon Press, Londres/New York, 2000
- [2] JOUVE B. : « L'innovation dans les politiques de déplacements urbains : rhétoriques et dynamiques du changement », *Revue 2001 plus*, Paris, N° 58, 5-19, 2002
- [3] KAUFMANN V. : « Re-thinking Mobility », éd. Ashgate, Aldershot (GB), 2002
- [4] OFFNER J.-M. : « Raisons politiques et grands projets », *Annales des Ponts et Chaussées*, Paris, N° 100, 55-59, 2001
- [5] PHAROAH T. et APEL D. : « Transport Concepts in European Cities », éd. Avebury, Aldershot (GB), 1995

² Les chiffres entre crochets renvoient à la bibliographie en fin d'article.

³ Voir aussi : VINCENT KAUFMANN « Aimez-vous les transports publics ? - Les ressorts psychologiques et sociologiques d'un choix », *Ingénieurs et architectes suisses* N° 7/1993, pp. 108-110