

lu le 06.10.2010

La réduction de la dépendance automobile

HERAN Frédéric

Article paru en 2001 dans le n° 37
des *Cahiers Lillois d'Economie et de Sociologie*, pp. 61-86

Résumé

La dépendance automobile trouve principalement sa source, non pas dans les aspirations à vivre au vert, dans la généralisation de la motorisation ou même dans l'étalement urbain, mais dans l'efficacité du système automobile par rapport aux autres systèmes de transport. Aussi, pour réduire cette dépendance convient-il de diminuer d'abord la vitesse automobile de porte-à-porte, tout en instaurant un système alternatif de transport écologique associant étroitement la marche, la bicyclette et les transports collectifs. Il en découle une décroissance du trafic automobile qui génère un urbanisme plus dense et mixte et non l'inverse.

INTRODUCTION

L'automobile est d'habitude associée à l'idée de liberté de déplacement. Sa diffusion massive dans les pays développés au cours du 20^e siècle n'a-t-elle pas facilité la mobilité du plus grand nombre ? Pourtant, à l'instar d'une drogue, l'automobile créerait désormais chez ses utilisateurs une « dépendance » irrépressible et coupable. Aussi, l'expression paraît plutôt excessive. Mais à la réflexion, il s'agit bien d'une dépendance, non pas psychologique (quoique certains l'affirment), mais pratique : pour effectuer nombre de déplacements en agglomération, le véhicule individuel motorisé est devenu aujourd'hui le seul recours possible.

Cette situation n'est pas en soi condamnable, mais les nuisances provoquées par le trafic automobile en ville sont telles qu'il est aujourd'hui impératif de limiter ce trafic. Car les véhicules motorisés provoquent non seulement une consommation d'énergie fossile, de la pollution atmosphérique qui participe à l'effet de serre, du bruit stressant et des accidents qui dissuadent les usagers potentiels des modes doux, mais également, aspects moins connus, une congestion de la voirie préjudiciable à la vitesse commerciale des bus, un manque d'exercice physique qui accroît les maladies cardio-vasculaires, une consommation d'espace très importante, des effets de coupure qui réduisent l'accessibilité rapprochée, une dégradation du paysage urbain et une spécialisation fonctionnelle de l'espace (Morcheoine et al., 1995 ; Morcheoine et Orfeuil, 1998). Toutes ces nuisances débouchent à terme sur des problèmes de santé publique, une baisse de la productivité du travail, une dégradation de l'environnement et

Cet article voudrait aborder cette question en partant d'une réflexion sur la dépendance automobile dans les déplacements urbains et périurbains. Après un travail de définition de ce concept (section I), on montrera que la dépendance automobile trouve d'abord sa source dans l'efficacité du système automobile et non dans des explications culturalistes, socio-économiques ou urbanistiques (section II) et qu'en conséquence, pour la réduire, il convient avant tout de diminuer la vitesse des véhicules motorisés et d'instaurer un système de transport alternatif compétitif, associant la marche, la bicyclette et les transports collectifs. Un urbanisme mixte et compact est toutefois nécessaire pour accompagner la réduction de la portée des déplacements (et non de la mobilité qu'il n'est pas question bien sûr de réduire). Ce point de vue rejoint celui d'auteurs encore trop rares, comme Marc Wiel et Gabriel Dupuy.

I — DEFINITION DE LA DEPENDANCE AUTOMOBILE

L'expression « dépendance automobile » est ancienne et date au moins des années 1970 (voir par exemple : Carpenter, 1979). Elle connaît cependant un certain succès depuis la publication très remarquée de l'ouvrage de deux chercheurs australiens, Peter Newman et Jeffrey Kenworthy, en 1989 : *Cities and Automobile Dependence*. Newman lui-même, associé souvent à Kenworthy, utilise abondamment ces termes dans les titres de ses articles et ouvrages (Newman et al., 1995 ; Newman, 1996 ; Newman et Kenworthy, 1996 ; 1998). De nombreux auteurs utilisent l'expression au détour d'une phrase. Bien plus rares sont les chercheurs qui ont exploré le concept. On peut noter un travail mené sous la direction de Phil Goodwin (RAC, 1995) et surtout le récent ouvrage de Gabriel Dupuy (1999).

On présentera d'abord les définitions actuelles de la dépendance automobile (§ 1). Puis, on tentera de préciser et prolonger la définition de Dupuy (§ 2), avant de débattre des critères de la dépendance à l'égard d'un mode (§ 3).

1. LES DEFINITIONS ACTUELLES

Dans leur ouvrage de 1989, Newman et Kenworthy récapitulent un travail de plus de dix ans de collecte de données sur 31 métropoles et démontrent que la consommation annuelle de carburant par citadin (mesurée en gigajoules par personne) est en relation inverse très marquée avec la densité urbaine (mesurée en habitants par hectare). Ainsi, en 1980, les habitants des villes américaines consommaient environ deux fois plus de carburant que ceux des villes australiennes, quatre fois plus que ceux des villes européennes et six fois plus que ceux des villes asiatiques (voir le graphique ci-après). Ce résultat majeur définit « l'ampleur de la dépendance [des villes] vis-à-vis de l'automobile » (1996, p. 103).

Pour Newman et Kenworthy, la dépendance est en effet appliquée aux **villes** (et non aux usagers). Ils s'expriment, par exemple, en disant : « les villes américaines et australiennes sont les plus dépendantes de l'automobile » (ibid.). Pour aborder la dépendance, le périmètre pertinent serait l'**agglomération**. Les auteurs comparent ainsi la consommation de carburant des habitants selon qu'ils vivent en centre-ville, en proche banlieue ou en grande périphérie, révélant là encore d'énormes différences. L'approche est clairement spatiale. Et c'est l'**impact** considérable de cette dépendance automobile sur la consommation de carburant qui tient lieu de définition de la dépendance elle-même ; on ne trouve aucune définition plus

- un ensemble de centres de services qui, couplé avec la production de masse et la standardisation, rend possible le maintien de la motorisation de masse à un haut niveau de performance ;
- un ensemble de codes uniformes, de contrôle du trafic, d'auto-écoles, etc. ;
- un réseau de routes revêtues et d'autoroutes rapides ;
- autour de ce réseau, un autre réseau d'équipements, motels, restauration rapide et autres lieux similaires destinés spécialement à l'automobiliste. » (1999, pp. 13-14)

En se développant, ce système engendre des effets positifs, car plus il est dense, plus il est efficace, et des effets négatifs, soit internes (la congestion), soit externes (la pollution, le bruit, les accidents, la consommation d'énergie fossile, d'espace...). Pour une personne qui rentre dans le système, le bénéfice est à la fois immédiat et permanent puisque chacun profite ensuite du renforcement du système à chaque fois qu'arrivent de nouvelles personnes. Il existe ainsi « une sorte de *bonus* d'origine collective. (...) Au total, il y a bien un cercle vertueux ("magique" !) d'effets positifs qui, immanquablement, enroule avec lui un cercle vicieux d'effets négatifs dus au développement de l'automobile » (ibid. pp. 14-15).

L'auteur précise enfin : « La dépendance peut alors être définie comme effet négatif d'origine interne au système automobile et résultant du processus de *bonus* et de « cercle magique » précédemment évoqué. Elle affecte ceux qui ne peuvent entrer dans le système automobile ou ceux qui seraient obligés d'en sortir. Les uns subissent les conséquences du monopole radical, les autres perdraient le *bonus* que leur procure la participation au club. Dans les deux cas, on peut parler de préjudice. Réel ou potentiel, le préjudice croît en même temps que le système se développe. » (ibid. p. 15).

Avec Dupuy, la dépendance concerne plus logiquement les **usagers** qui veulent se déplacer (et non plus les villes), à savoir : ceux qui voudraient bien profiter du système automobile ou ceux qui aimeraient bien sortir du système automobile, mais qui les uns comme les autres ne le peuvent pas. Et le périmètre pertinent n'est plus l'agglomération, mais un espace beaucoup plus grand correspondant au périmètre du système automobile et recouvrant donc **l'essentiel des pays développés**, ce qui pose, reconnaît-il, « de redoutables problèmes de méthode » pour définir une situation de référence.

Cette définition est assurément stimulante. Elle permet à son auteur de conclure que, la dépendance automobile reposant sur le développement du système automobile, si on veut réduire cette dépendance, « C'est sur ce système qu'il faut agir. » (ibid. p. 115) et non seulement sur les symptômes, c'est-à-dire les conséquences de l'utilisation généralisée de l'automobile, notamment sur la forme urbaine.

Il conteste ainsi les politiques visant à modifier l'urbanisme — comme le New Urbanism — pour réduire le recours à l'usage de l'automobile, parce que trop coûteuses pour rivaliser avec la qualité des services du système automobile ou de périmètre trop restreint pour diminuer la dépendance automobile globale. Il préconise, en revanche, des réseaux routiers mieux maillés, mais moins rapides et une politique de restriction du stationnement, toutes choses qui réduisent l'efficacité du système automobile. On reviendra sur ces questions dans les sections II et III. Reste d'abord à préciser et prolonger la définition de Dupuy.

C'est ainsi qu'à Berne, pour justifier l'existence de places de parking, chaque employeur doit démontrer aux autorités, pour chacun de ses employés, que la différence entre le temps de transport en véhicule particulier et celui en transport collectif est nettement inférieur à 10 minutes. Autre application du même ordre : réaliser des courbes isochrones des temps d'accès à des pôles générateurs de trafic selon divers modes, puis comparer l'accessibilité selon les modes.

Comme on le voit, cette manière d'envisager la dépendance automobile est assez concrète. Elle suppose que l'on s'interroge sur les **performances comparées** des divers modes de déplacement (voir ci-dessous § II-4).

II — LES ORIGINES DE LA DEPENDANCE AUTOMOBILE

Avant de prétendre réduire la dépendance automobile, il convient de poser correctement le diagnostic et de s'interroger sur ses origines. En simplifiant quelque peu, on peut distinguer quatre grands types d'explication.

1. LES EXPLICATIONS CULTURALISTES

Si les citadins utilisent massivement l'automobile, c'est tout simplement parce qu'ils le souhaitent, considèrent certains auteurs qui constatent, sondage à l'appui, que les Français sont « profondément attachés à l'automobile et nullement prêts à y renoncer » (Gérondeau, 1998, p. 2). « Les Français aiment la bagnole », déclarait déjà Georges Pompidou. Au point que certains pensent que l'automobile est vraiment assimilable à une drogue et dénoncent son usage abusif (Arnold et Settle, 2000). Les plus farouches partisans de l'automobile et ses non moins farouches opposants se rejoignent sur ce mode d'explication béhavioriste.

Beaucoup d'auteurs estiment plus subtilement que les populations souhaitent vivre au calme et au grand air, dans des maisons individuelles entourées de nature et qui leur appartiennent, plutôt que confinées dans des appartements loués au cœur de villes bruyantes et polluées. Et ils ajoutent aussitôt que seul l'usage de la voiture permet de réaliser pleinement ce rêve. Jean Poulit, ancien directeur régional de l'équipement d'Ile de France, affirme ainsi : « Les résidents veulent plus d'espace pour vivre tout en préservant la capacité d'accéder à la ville. Ils veulent gagner sur ces deux tableaux. Ce phénomène majeur est irréversible. » (in *L'environnement Magazine*, n° 1530, 1994, cité par Fouchier, 1996, p. 69) et de prôner « la réalisation d'infrastructures autoroutières en milieu urbain » (Poulit, 1997, p. 52)¹.

Cynthia Ghorra-Gobin (1991) a bien montré, dans le cas limite de Los Angeles, comment le modèle de cadre de vie américain — « la maison et le jardin situés hors de la ville et proches de la nature » (p. 40) — s'est constitué entre les années 1820 et 1860, bien avant l'apparition de l'automobile et même que « cette conception de banlieue verte est antérieure à la mise en place des techniques de transports en commun » (p. 42). Le développement des lignes de

¹ Il est difficile d'échapper complètement à ces raisonnements. Car comment nier ce qui apparaît comme une évidence. Même des auteurs qu'on ne peut soupçonner de soutenir le lobby automobile évoquent la « préférence » des ménages pour la maison individuelle et l'habitat en grande périphérie (Wiel, 1999, p. 27 et 38).

2. LES EXPLICATIONS SOCIO-ECONOMIQUES

Avec l'accroissement des revenus au cours du siècle dernier, l'achat d'une automobile par le chef du ménage dès l'entrée dans la vie active et depuis peu d'une deuxième automobile par le conjoint dès l'arrivée du premier enfant, fait désormais partie de la **norme de consommation**. La motorisation a ainsi envahi toutes les couches de la population, même si les personnes à revenus élevés se déplacent toujours nettement plus en voiture que les personnes à revenus modestes

Or, « quand on a une voiture, on l'utilise », car les automobiles ayant une durée de vie limitée et se dépréciant rapidement, leurs propriétaires ont intérêt à les amortir au plus vite en roulant beaucoup. Et on l'utilise plus vite, plus loin, surtout en périphérie (Madre et Maffre, 1996).

En outre, de nouvelles générations, habituées dès l'enfance à se déplacer en voiture, n'imaginent plus aujourd'hui utiliser un autre mode (Bodier, 1996). Ceux qui ont accédé au mode automobile dans les années 50-60 ne veulent plus s'en passer à l'âge de la retraite et y renoncent à plus de 80 ans (Madre, 1995).

Toutes ces considérations économiques, sociologiques ou démographiques sont assurément très pertinentes. Mais **elles contribuent seulement à expliquer l'extension et le renforcement de la dépendance automobile**, mais non ses origines. On ne se déplace pas en automobile uniquement parce qu'on a des revenus élevés ou qu'on appartient à une certaine génération.

3. LES EXPLICATIONS URBANISTIQUES

À la suite des travaux retentissants de Newman et Kenworthy (1989) mettant en valeur le lien très fort entre densité et consommation de carburant, il est tentant de conclure à la nécessité de maîtriser avant tout la densité pour réduire la dépendance automobile (CCE, 1990, p. 60). C'est notamment la position des tenants du nouvel urbanisme ou des villes compactes aux courtes distances (voir le § III-3 ci-dessous). Et plusieurs pays européens se sont lancés dans de telles mesures : notamment les Pays-Bas et leur politique de l'ABC lancée en 1991 orientant la localisation des entreprises pour maîtriser les déplacements domicile-travail (Jonkhof, 1996) ou la Grande-Bretagne et sa Planning Policy Guidance n° 13, publiée en 1994, visant à créer un urbanisme dense et mixte autour des stations de transports publics (Fouchier, 1999).

Plus généralement, les urbanistes ont naturellement tendance à insister sur les conséquences de certaines décisions qui les concernent directement : l'offre abondante de terrains à bâtir ou de logements neufs bon marché, les aides à l'accession à la propriété, la création de zones d'activités et de centres commerciaux en grande périphérie entraînent, en effet, un recours massif aux modes motorisés. Dès lors, on peut penser que la forme urbaine influence de façon décisive les choix modaux¹. Aussi, seules des politiques lourdes de limitation de l'étalement urbain et de recomposition urbaine, associant densification et mixité des fonctions, peuvent espérer réussir à faire reculer à terme la dépendance automobile.

¹ Pour Vincent Fouchier, spécialiste des densités urbaines, peu de doute : « La dispersion dans l'espace des fonctions (commerces, services, emploi...) qui maintenaient un centre-ville, et l'étalement urbain peu dense se combinent alors pour expliquer le développement de l'usage de l'automobile. » (1997, p. 30)

Gabriel Dupuy adopte lui aussi globalement ce type d'approche : « La dépendance automobile ne trouve pas son origine dans les villes (ni dans les campagnes) mais dans le développement d'un système automobile qui n'en respecte pas les limites. » (ibid., p. 115) Certes, il insiste avec raison sur les performances du système automobile, plutôt que sur les seules performances techniques de l'automobile, mais la causalité fondamentale « transport => urbanisme » est conservée.

Ce type d'explication peut paraître singulièrement limité¹. La dépendance automobile proviendrait d'abord et simplement de la supériorité technique de l'automobile sur les autres modes. Une **revue rapide des avantages et inconvénients de l'automobile** suffit pourtant pour s'en convaincre.

1/ La **vitesse**. Les risques de congestion sont réels, mais finalement assez rares. Certes, pour de très courts trajets, la marche est plus efficace. Pour des trajets de 0,5 à 5 km, le vélo est un redoutable concurrent en zone urbaine dense, sauf en cas de relief trop accidenté. Et pour des déplacements sur les radiales et dans le centre-ville des grandes villes à l'heure de pointe les transports collectifs lourds sont en général plus rapides. Mais la plupart du temps, l'automobile est gagnante.

2/ Le **porte-à-porte**. Dans le meilleur des cas, quand une place de stationnement existe à proximité des lieux d'origine et de destination, quelques mètres à pied peuvent suffire à rejoindre au départ le véhicule ou à le quitter à l'arrivée. Certes, la marche et le vélo ont toujours cet avantage, mais non le transport collectif, dont c'est le talon d'Achille.

3/ La **disponibilité**. Les véhicules motorisés sont devenus fiables et sont rarement partagés. La marche et le vélo sont encore plus disponibles. Au contraire, hors des heures de pointe, les transports collectifs sont souvent peu fréquents ou même inexistants.

4/ La **sécurité**. Ou plutôt le sentiment de sécurité que procurent les équipements de sécurité et l'habitacle d'une automobile. Car les transports collectifs sont beaucoup plus sûrs, mais la foule, les attentes aux stations, les lieux clos du métro sont peu sécurisants. La marche est également assez sûre, sauf pour les usagers vulnérables (enfants, personnes âgées...). Quant au vélo, l'insécurité routière est le premier obstacle à son usage (Héran, 1998).

5/ Le **confort**. Il a beaucoup progressé, comme chacun sait : meilleures suspensions, sièges plus confortables, insonorisation, réception audiovisuelle, téléphone, climatisation... Le transport collectif rivalise difficilement avec ce niveau d'équipement. La marche contraint l'utilisateur à un effort physique. La bicyclette également, mais l'effort est un peu moindre, car le cycliste est en position assise.

D'autres avantages pourraient encore être cités, notamment la qualité des services associés à l'usage d'une automobile : mise à disposition d'un véhicule de remplacement en cas de panne, règlement des litiges par l'assurance en cas d'accident, possibilité de louer aisément

¹ Ainsi, François Ascher dénonce sans ménagement « les approches simplistes en termes d'"impact" des technologies sur la ville » (1995, p. 52). Selon lui, l'urbanisation américaine (gratte-ciel au centre, vaste banlieue en périphérie) « n'a pas été provoquée par ces techniques » (l'ascenseur, le tramway électrique...). Mais il ajoute aussitôt, phrase suivante : « ces techniques, qui toutes permettaient de raccourcir ou supprimer les distances horizontales, ont rendu possible le changement d'échelle de l'agglomération » (ibid., p. 50)...

À l'inverse, après avoir longuement expliqué que l'essor de l'automobile a façonné les villes, Newman et Kenworthy en déduisent aussitôt après que la forme urbaine est un déterminant essentiel de l'usage de l'automobile et de préconiser des villes plus denses, aux fonctions mélangées (1996, p. 105). C'est là une erreur logique manifeste, puisqu'il faudrait **traiter un phénomène en agissant sur ses conséquences et non sur ses causes**.

On verra toutefois, qu'après avoir réduit l'efficacité du système automobile (§ 1) et créé un système de transport écologique alternatif (§ 2), il convient néanmoins de repenser l'urbanisme pour accompagner les conséquences d'une mobilité moins facile (§ 3).

1. REDUIRE L'EFFICACITE DU SYSTEME AUTOMOBILE, LEVIER FONDAMENTAL

Pour limiter l'efficacité du système automobile, le seul facteur sur lequel les autorités peuvent agir est la vitesse des véhicules individuels motorisés, non seulement la vitesse de pointe mais aussi et surtout la vitesse moyenne de porte-à-porte. Les autres avantages (confort, services...), sont à la fois moins essentiels et plus difficiles à réduire, car ils dépendent en bonne partie d'une offre privée.

1/ La **modération de la vitesse de pointe**. Les solutions sont connues : dispositifs physiques, visuels ou réglementaires de modération de la vitesse, complication des trajets en voiture en modifiant les plans de circulation, requalification des pénétrantes en boulevards urbains... La marge de progression est considérable, puisqu'on découvre seulement depuis peu que de nombreuses mesures jugées par beaucoup radicales ne font que réduire la vitesse de pointe sans affecter vraiment la vitesse moyenne de porte-à-porte. C'est le cas des zones 30, des boucles de desserte, des ondes vertes modérantes, des requalifications de pénétrantes en boulevards. En détournant les trafics de transit et en obligeant les véhicules à circuler à des vitesses plus homogènes (de 30 à 50 km/h) autorisant un débit maximal de la voirie, on facilite, en fait, l'écoulement du trafic. En outre, la réduction de la vitesse de pointe et des accélérations diminue immédiatement la pollution atmosphérique, le bruit et surtout l'insécurité routière (fortement liée à l'inertie des véhicules qui varie avec le carré de la vitesse). Il en est de même pour des solutions plus radicales consistant à accroître fortement la répression des excès de vitesse, voire à brider les moteurs.

Ce résultat est déjà capital. On peut réduire sensiblement les effets négatifs de l'automobile en ville en diminuant les vitesses de pointe, sans affecter vraiment les performances du système automobile. Mais force est de constater aussi qu'une telle politique n'engendre **pas de report modal significatif**. Les périodes de pointe sont tout au plus lissées sans diminution globale du trafic automobile (voir le cas du boulevard de Sarrebruck à Nantes, in Peroy, 1999).

2/ La **modération de la vitesse moyenne de porte-à-porte**. La solution majeure consiste à limiter, à compliquer ou à tarifier le **stationnement**¹. Elle est désormais préconisée pour le stationnement au lieu de travail par de nombreux auteurs qui ont aisément démontré que la possibilité de stationner facilement et gratuitement au lieu de travail est un déterminant essentiel du choix modal (Bovy, 1993 ; CETUR, 1994 ; Rennes et Orfeuil, 1997 ; Kaufmann

¹ Circulation et stationnement étant indissociables (ce sont des produits joints), on peut s'attaquer indifféremment à l'un ou à l'autre. Mais il est bien sûr plus facile de réguler un stock qu'un flux. D'où les difficultés à mettre en place des politiques de péage urbain, alors que les politiques de limitation du stationnement progressent depuis 30 ans.

bicyclette sur des lignes plus directes, par des aménagements cyclables et un stationnement sécurisé aux stations (solution utilisée déjà dans certaines villes d'Europe pour faciliter le ramassage scolaire et réduire son coût). En outre, il vaut toujours mieux favoriser le rabattement à bicyclette plutôt qu'en véhicule motorisé sur les lignes de TC lourds, afin de limiter l'étalement urbain (Héran, 2000b)¹.

Il est temps que les autorités responsables des transports intègrent les modes doux dans leurs réflexions et s'associent aux communes pour réaliser ce système de transport écologique.

3. REPENSER L'URBANISME, ACCOMPAGNEMENT NECESSAIRE

En réduisant l'efficacité du système automobile et en créant un système de transport écologique plus performant dans bien des cas, on recrée les conditions d'un choix modal beaucoup plus favorable aux modes écologiques. Mais **la mobilité est désormais moins facile** et ce n'est pas sans conséquences.

D'abord, il en découle des **déplacements de moindre portée** si, comme il est probable, les budgets-temps de déplacement et le nombre de déplacements restent à peu près constants. L'accessibilité éloignée en est assurément affectée (Poulit, 1997), mais — aspect rarement souligné — l'accessibilité rapprochée en est en revanche améliorée, car la réduction des effets de coupure favorise les déplacements de proximité à pied ou à vélo. En effet, la modération de la circulation réduit les barrières de trafic ; la requalification des voies rapides en boulevard les rend à nouveau traversables ; un meilleur maillage du réseau le rend plus perméable... Or les relations de proximité sont tout autant sources d'efficacité économique, de lien social ou de découverte de l'environnement que les échanges plus lointains (voir par exemple, le concept de « district industriel » d'Alfred Marshall) ; elles permettent peut-être des échanges moins variés mais plus approfondis (Héran, 2000c)². Au total, l'accessibilité est sans doute globalement maintenue.

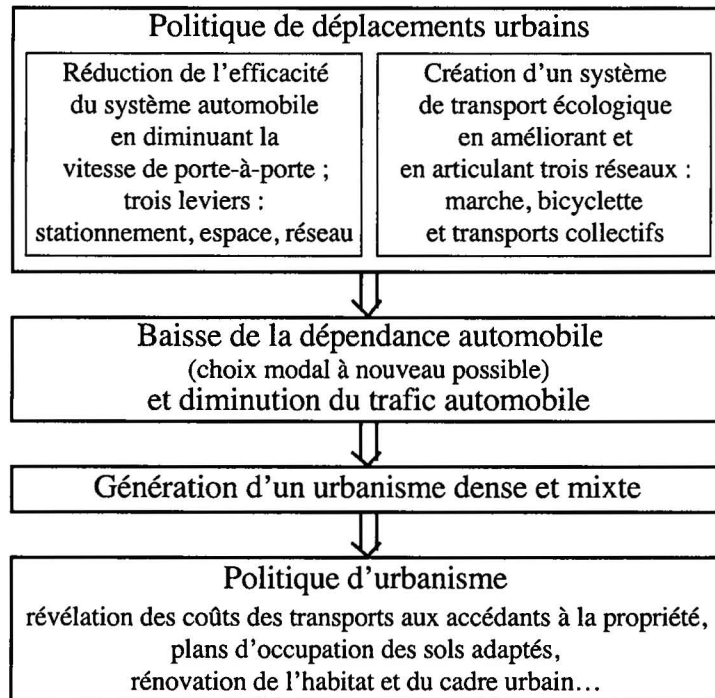
Ensuite, il devrait en résulter de **nouvelles stratégies de localisation** des entreprises et des ménages plus proches des lignes de transports publics et des pôles urbains, c'est-à-dire un urbanisme dense et mixte. On peut cependant en douter quand on constate que les coûts de transport ne sont aujourd'hui guère pris en compte dans ces stratégies, surtout chez les ménages à revenus modestes qui s'installent en grande périphérie³. La révélation de ces coûts aux accédants à la propriété et des plans d'occupation des sols moins restrictifs dans les lieux favorables à une écomobilité apparaissent dès lors nécessaires (Polacchini et Orfeuil, 1999, p. 43).

¹ C'est pourquoi les villes suisses préconisent désormais de réduire les « park and ride » au profit des « bike and ride » (Bonanomi, 1997 ; Von der Mühl, 1998). On peut ainsi démontrer que l'intermodalité automobile / transports collectifs renforce en fait le système automobile, alors que la complémentarité marche / bicyclette / transports collectifs représente la seule réelle alternative.

² À noter, qu'au contraire des autres modes, l'automobile ne permet pas des rencontres fortuites au cours du déplacement.

³ En Ile de France, la part du revenu consacrée au logement est à peu près la même pour les ménages vivant au centre comme en grande périphérie (environ 27 %). Mais la part du revenu consacrée aux transports est multipliée par 5 (de 5 à 26 %) (Polacchini et Orfeuil, 1999).

**Schéma résumant la logique d'articulation
des politiques de déplacements urbains et d'urbanisme
visant à réduire la dépendance automobile**



Cette conclusion repose sur une analyse des origines de la dépendance automobile. Historiquement, l'essor considérable de ce mode ne s'explique pas d'abord par le penchant des hommes pour cette machine ou par leur désir de vivre au vert, et encore moins par la structure étalée des villes contemporaines, mais tout simplement par la grande efficacité de l'automobile comparée à celle des autres modes. Cette analyse repose sur des considérations logiques qui peuvent paraître à certains quelque peu simplistes. Certes, des nuances sont sans doute nécessaires. Mais il semble que la confusion qui règne aujourd'hui sur les relations entre urbanisme et déplacements ne soit pas toujours innocente. Car, dans nos sociétés et nos économies confrontées à l'omniprésence de l'automobile, il n'est pas facile de conclure que, pour réduire la dépendance automobile et son cortège de nuisances encore très sous-évaluées, la seule voie réaliste commence par instaurer une tout autre politique de déplacement fondée sur une limitation du trafic automobile et de sa vitesse.

Reste l'essentiel : mieux étayer ces considérations logiques par des travaux empiriques et approfondir la réflexion sur des stratégies de mise en œuvre acceptables par les décideurs comme par la population.

Frédéric HERAN — IFRESI-CNRS / CLERSE

Institut Fédératif de Recherche sur les Économies et les Sociétés Industrielles,
2 rue des Canoniers, F-59800 Lille.

Tél. : 03 20 12 58 58 ou 01 43 80 76 99. Courriel : Heran@noos.fr

- FRENAY Patrick, 1997, "De l'importance des facteurs psychosociaux dans le choix modal", *Recherche Transports Sécurité*, n° 55, pp. 47-66.
- GERONDEAU Christian, 1998, *Faits et chiffres 1997. Statistiques du transport en France*, Union routière de France, Paris, 92 p.
- GERONDEAU Christian, 1999, *Faits et chiffres 1998. Statistiques du transport en France*, Union routière de France, Paris, 92 p.
- GERONDEAU Christian, 2000, *Faits et chiffres 1999. Statistiques du transport en France*, Union routière de France, Paris, 92 p.
- GHORRA-GOBIN Cynthia, 1991, "Los Angeles et la conception urbaine", actes du séminaire *Villes et transports*, Plan urbain, tome 1, pp. 39-49.
- GHORRA-GOBIN Cynthia, 1995, "La ville, la voiture et l'autoroute urbaine : l'expérience de la Californie du sud", *Transports Urbains*, n° 86, pp. 17-22.
- GOODWIN Phil B., 1996, *La mobilité induite par les infrastructures. Royaume-Uni*, rapport de la 105^e table ronde d'économie des transports, CEMT, OCDE, Paris, pp. 151-238.
- HERAN Frédéric, 1998, "Les conditions d'un report modal favorable à la marche et au vélo", *Revue TEC*, n° 92, nov.-déc., pp. 35-40.
- HERAN Frédéric, 2000a, "Déplacements urbains : pourquoi les maires se trompent sur l'opinion de leurs administrés", *Transports Urbains*, n° 102, pp. 13-20.
- HERAN Frédéric, 2000b, "Pour la création de parcs vélos gardés aux gares centrales", *Vélocité*, n° 57, pp. 16-17.
- HERAN Frédéric, 2000c, *Transports en milieu urbain : les effets externes négligés. Monétarisation des effets de coupure, des effets sur l'affectation des espaces publics et des effets sur les paysages*, La Documentation Française, 118 p.
- JONKHOF Joseph, 1996, "Maîtriser la mobilité par la localisation des activités : la politique de l'ABC aux Pays-Bas", *Cahiers de l'IAURIF*, n° 114-115, pp. 111-120.
- KATZ P., 1994, *The new Urbanism : toward an Architecture of Community*, McGraw Hill, New York.
- KAUFMANN Vincent, GUIDEZ Jean-Marie, 1998, *Les citoyens face à l'automobilité. Les déterminants du choix modal*, CERTU, ADEME, UTP, Lyon, 121 p.
- MADRE Jean-Loup, 1995, "Les nouveaux captifs de l'automobile", *Cahiers de l'IAURIF*, n° 122, pp. 29-34.
- MADRE Jean-Loup, MAFFRE Joëlle, 1996, "Toujours plus loin, mais en voiture", *INSEE Première*, n° 417, 4 p.
- MCLAREN Duncan, 1992, "Compact or dispersed ? Dilution is no Solution", *Built Environment*, vol. 18, n° 4.
- MORCHEOINE Alain, BRESSE Bernard, ORFEUIL Jean-Pierre, 1995, *Transports, énergie, environnement : le défi*, ADEME, Paris, 43 p.
- MORCHEOINE Alain, ORFEUIL Jean-Pierre, 1998, "Transport, énergie, environnement. Modes de vie et comportements", *Transports*, n° 390, pp. 3-16.
- NEWMAN Peter W.G., 1996, "Reducing Automobile Dependence", *Environment and Urbanization*, vol. 8, n° 1, pp. 67-92.
- NEWMAN Peter W.G., KENWORTHY Jeffrey R., 1989, *Cities and Automobile Dependence. An international Sourcebook*, Gower Technical, Sidney.
- NEWMAN Peter W.G., KENWORTHY Jeffrey R., 1996, "Formes de la ville et transports : vers un nouvel urbanisme", *Cahiers de l'IAURIF*, n° 114-115, pp. 98-109.

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION	1
I — DEFINITION DE LA DEPENDANCE AUTOMOBILE.....	3
1. Les définitions actuelles	3
2. La dépendance à l'égard d'un mode de déplacement	6
3. Les critères de la dépendance.....	6
II — LES ORIGINES DE LA DEPENDANCE AUTOMOBILE	7
1. Les explications culturalistes	7
2. Les explications socio-économiques.....	9
3. Les explications urbanistiques	9
4. Les explications technicistes	10
III — LA REDUCTION DE LA DEPENDANCE AUTOMOBILE	12
1. Réduire l'efficacité du système automobile, levier fondamental	13
2. Créer un système de transport écologique et performant, complément indispensable	14
3. Repenser l'urbanisme, accompagnement nécessaire	15
CONCLUSION.....	16
REFERENCES	18