

**Proposition de communication pour les
2^e Rencontres Francophones Transport Mobilité (RFTM)
Montréal, 11-13 juin 2019**

« L’attrition de l’automobile par la ville » ou comment réduire le trafic auto

Frédéric HERAN, maître de conférences en économie à l’université de Lille
HDR en aménagement et urbanisme – frederic.heran@univ-lille.fr

Mots-clés : mobilité, comportements, réduction de la circulation

Session 24 – Quels leviers pour impulser les changements de comportements de mobilité ?

En 1961, l’urbaniste américaine Jane Jacobs publie un ouvrage – *The Death and Life of great American Cities* – qui deviendra un best-seller mondial. Vendu à plus de 250 000 exemplaires, traduit en six langues, l’ouvrage a été très bien accueilli par le public, puis peu à peu par les professionnels de l’architecture et de l’urbanisme¹. C’est devenu un grand classique. Dans le chapitre 18 – *Erosion of cities or attrition of automobiles* –, Jacobs explique « l’érosion de la ville par l’automobile » et son contraire « l’attrition de l’automobile par la ville ». Tous les raisonnements qui nous occupent aujourd’hui sont déjà là, au moins esquissés.

Voici, en vrac, les solutions qu’elle envisage pour réduire le trafic automobile (p. 355-358) ; nous utilisons le vocabulaire actuel pour les évoquer :

- élargir les trottoirs au détriment des chaussées et ajouter des plantations,
- créer des parvis piétons devant les lieux les plus fréquentés,
- supprimer le transit au cœur des quartiers et multiplier les impasses,
- créer des passages piétons en section courante,
- densifier la ville,
- remettre les artères à double sens,
- développer les transports publics et leur donner la priorité aux carrefours à feux,
- réduire le nombre de places de stationnement,
- n’autoriser certains accès et certaines rues qu’aux camions de livraison,
- favoriser les taxis...

Or toutes ces mesures et quelques autres sont précisément celles que la ville de Paris a mobilisé avec un succès remarquable et pourtant méconnu. Depuis le début des années 1990 avec Jacques Chirac qui a multiplié les potelets anti-stationnement, puis explicitement à partir de 1996 avec Jean Tibéri et enfin avec la gauche au pouvoir, la mairie s’est engagée dans une politique de modération de la circulation pour limiter les nuisances (pollution, bruit, accidents...). Depuis lors, elle y parvient en baissant le trafic de 2 à 5 % par an, soit en 25 ans une division par deux de la circulation automobile², une baisse de 30 % de la vitesse moyenne des voitures, une hausse de 30 % de l’usage des transports publics, une multiplication par 10 de l’usage du vélo (Héran 2017b).

¹ Voir cet entretien : <http://archive.fo/CxgG4>

² Soit bien plus que les 15 % de baisse du trafic obtenus par Londres avec le péage.

Pour Jane Jacobs comme pour la ville de Paris et beaucoup d'autres villes dans le monde, il ne s'agit pas vraiment de « recourir à la contrainte ou par quelques arguments impérieux », ni de « convaincre par le recours à une communication persuasive », ni d'« utiliser des élans collectifs », des « *nudges* », des « engagements » ou de passer par des « apprentissages », comme le suggère l'appel à communication à ces rencontres dans la session 24. L'approche suggérée ici relève, en fait, du béhaviorisme.

L'approche béhavioriste, aujourd'hui dominante, suppose, en effet, qu'il suffirait d'actionner les bons « leviers pour impulser les changements de comportements de mobilité ». Certes, nous ne sommes plus dans le schéma mécaniste, de type « stimulus-réponse », préconisé au début du XX^e siècle par John B. Watson, le père fondateur du béhaviorisme. Mais le schéma reste du même type : si nous parvenions à trouver les bons leviers, nous arriverions à influencer correctement les comportements. Cette approche sous-entend que les comportements n'ont pas à être expliqués. Il faut faire avec ce qu'ils sont et se contenter de les orienter.

Jane Jacobs comme Paris adoptent, en fait et sans le savoir, une approche structuraliste, complètement différente. Selon cette approche (Bourdieu 1982), il convient d'utiliser l'aménagement pour structurer les comportements. Car les comportements s'expliquent, à la fois par le contexte et le profil socio-économique des usagers. Par exemple, si les voies de circulation sont larges, les automobilistes peuvent rouler vite. Pour les amener à modérer leur vitesse, il convient de rétrécir la largeur des files de circulation ou mieux encore de renforcer le caractère urbain de la rue (plantations, terrasses, mobilier...) (CERTU 1994). Dans cette approche, la question clé n'est donc pas d'inciter ou de contraindre, mais de proposer une politique de déplacements cohérente.

Pour le comprendre, reprenons cette idée commune qu'il conviendrait d'inciter plutôt que de contraindre. Elle semble *a priori* judicieuse (surtout pour des élus qui cherchent à favoriser le vivre ensemble et qui redoutent les conflits), mais elle est inopérante et même fautive. Car une incitation est contre-productive si elle n'est pas crédible. Et pour être crédible, elle doit forcément être accompagnée de contraintes.

Par exemple, l'injonction à faire du vélo ne peut être efficace que si la ville est vraiment accueillante aux cyclistes. Sinon, elle sera perçue, à juste raison, comme un discours irresponsable, conduisant à mettre en danger les cyclistes novices. Or pour traiter les lieux peu cyclables, il faut nécessairement contraindre les autres modes de déplacement. Ainsi, pour créer une piste cyclable, il est fréquent de devoir supprimer une file de stationnement. Pour ne plus être envahie par du stationnement illicite, une bande cyclable devra être protégée ou des contraventions dressées. Pour sécuriser les déplacements à vélo, des limites de vitesse sont inévitables. Pour assurer la continuité du réseau cyclable dans un carrefour, une réduction du nombre de files de circulation sera nécessaire. Etc. Pas de politique de ville cyclable, sans bousculer quelques acquis.

Parce que l'espace est rare et que les financements sont limités, des arbitrages sont inévitables : ce qui est offert à certains est retiré à d'autres. Même la création d'espaces souterrains oblige à construire des trémies d'accès qui ne sont jamais sans inconvénient, et le coût très élevé de tels espaces se fait forcément au détriment d'autres investissements. Bref, pour pouvoir inciter efficacement, il faut en même temps contraindre.

Mais que signifie concrètement contraindre ? Se déplacer ou stationner, c'est toujours se confronter aux contraintes de la réalité : accepter une certaine cohabitation avec les autres usagers, devoir emprunter certains itinéraires, respecter des horaires pour prendre les transports publics ou passer avant ou après les embouteillages, supporter des coûts... Tous les modes de déplacement sont concernés, mais beaucoup plus l'automobile parce qu'à la fois très consommatrice d'espace et très coûteuse. Si ces contraintes existent depuis longtemps, elles sont peu à peu intériorisées au point de ne plus être ressenties comme contraintes. Chacun se résigne et tente de positiver en adaptant son mode de vie. Contraindre, ce n'est

donc que resserrer des contraintes déjà existantes et rappeler aux usagers les limites inhérentes à leur mode de déplacement, tout en leur proposant d'explorer les alternatives.

Cela dit, il est essentiel de laisser le temps aux usagers de s'adapter : « Il n'est pas nécessaire (...) de modifier un trop grand nombre d'habitudes tout de suite. » insistait Jacobs (1961, p. 360) La mise en œuvre d'une politique de déplacements à la fois plus économique, plus inclusive et plus respectueuse de l'environnement est avant tout une question de rythme. L'évolution doit être à la fois suffisamment soutenue sans être trop rapide et surtout adossée à une vision clairement affichée et inlassablement expliquée (Héran, 2017a).

Enfin, une dernière remarque très importante : la modération de la circulation est rendue possible à long terme par l'existence du phénomène dit du « trafic évaporé », nommé pour la première fois ainsi par... Jane Jacobs elle-même qui l'a observé et analysé, à New York, suite à la fermeture du parc Washington au transit automobile (1961, p. 354)³. Quand on réduit la capacité routière, les modèles de trafic parviennent à analyser les reports dans l'espace (sur d'autres voies du réseau), dans le temps (plus tôt ou plus tard) ou modaux, mais sont incapables de repérer que certains usagers renoncent parfois à se déplacer en s'organisant mieux, effectuent surtout des déplacements moins longs et finalement décident à plus long terme de relocaliser leur logement ou leur emploi (Cairns *et alii* 2002).

Références

- BOURDIEU Pierre, 1984, *Questions de sociologie*, Minuit, Paris, 280 p.
- CAIRNS Sally, ATKINS S. and GOODWIN Phil B., 2002, "Disappearing traffic? The story so far", *Proceedings of the Institution of Civil Engineers*, Municipal Engineer 151, March, Issue 1, p. 13-22.
- CERTU, 1994, *Ville plus sûre, quartiers sans accidents. Réalisations, évaluations*, CERTU, Lyon, 253 p.
- GOODWIN Phil B., 1998, *La mobilité induite par les infrastructures. Royaume-Uni*, rapport de la 105^e table ronde d'économie des transports, CEMT, OCDE, Paris, p. 151-238.
- HERAN Frédéric, 2017a, « Vers des politiques de déplacements urbains plus cohérentes », *Noréis*, n° 245, p. 89-100.
- HERAN Frédéric, 2017b, « À propos du report modal. Les enseignements du cas parisien », *Les Cahiers scientifiques du transport*, n° 71, p. 99-124.
- JACOBS Jane, 1961, *The Death and Life of great American Cities*, Random House, New York, 458 p., traduction *Déclin et survie des grandes villes américaines*, Éditions Pierre Mardaga, Liège, 1991, 435 p.

³ Il vaudrait mieux, en fait, parler de « trafic déduit », car c'est le parfait symétrique du trafic induit (Goodwin 1998).