

Montréal, 11-13 juin 2019



**Le tout automobile  
un concept opératoire**

Frédéric Héran  
économiste et urbaniste  
[frederic.heran@univ-lille.fr](mailto:frederic.heran@univ-lille.fr)  
<http://heran.univ-lille1.fr/>

# **Origine et définition du tout automobile**

## À l'origine : un chrononyme rétrospectif

---

**Objectif** Caractériser après coup une période historique,  
en vue de dénoncer ses excès  
Accusation plutôt qu'analyse  
Slogan plutôt que réflexion...

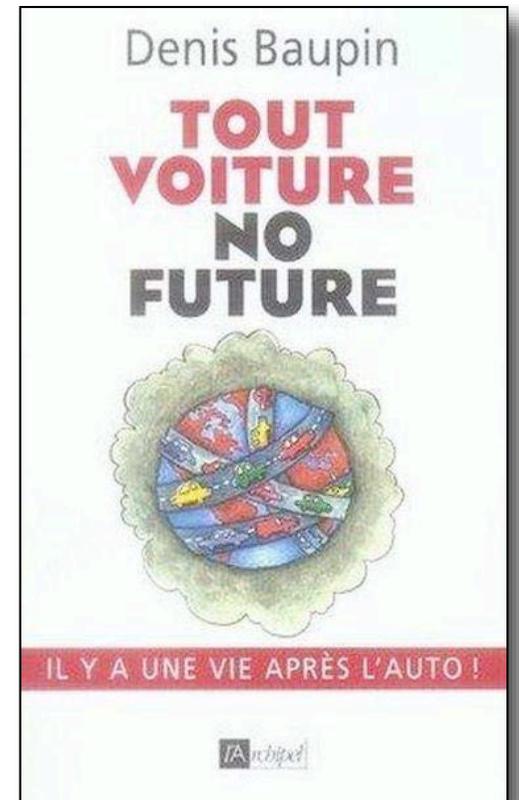
**Expressions équivalentes**

En France « tout automobile »  
« tout voiture »

En Belgique, en Suisse et au Québec  
« tout à l'automobile »,  
Pas de strict équivalent en anglais  
« *car-centred development* »  
« *all for cars transport policy* »  
« *all-car policy* »...

**Conséquence** Une opposition binaire et simpliste  
entre deux politiques de déplacements urbains

**De fait** **Expression utilisée par tous les chercheurs en mobilité urbaine**



## Une expression apparue au milieu des années 1970

---

### Contexte

Essor très rapide de l'automobile

> Appels à réhabiliter les transports publics

Puis crise de l'énergie de 1974

> Relance de tous les modes alternatifs à l'automobile

### Aucune mention chez les plus critiques de la « bagnole »

Sauvy 1965 et 1968, Charbonneau 1967,  
Illich 1973, Gorz 1973, Debouverie  
et Dupuy 1974, Dupuy et Robert 1976

### Apparition en 1976 chez Michel Phlipponneau, géographe, membre du parti socialiste

Dans un livre sur l'urbanisme de Rennes  
(Phlipponneau, 1976, p. 265 et suiv.)

= critique de la politique municipale

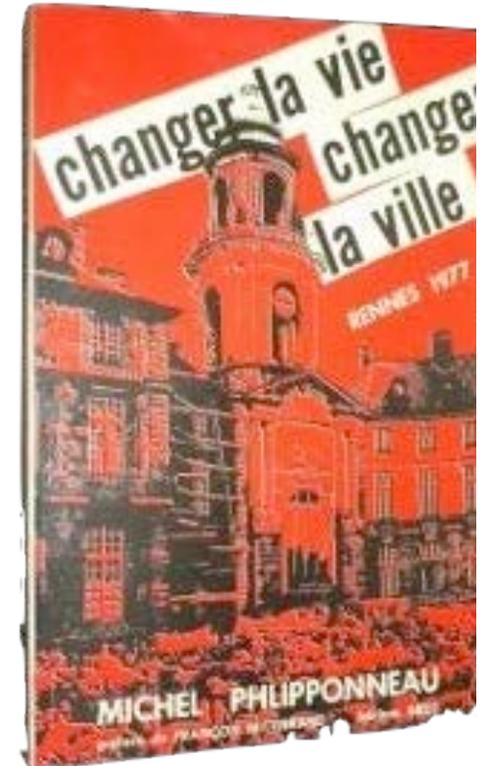
> Élu aux élections municipales de 1977

Premier adjoint au maire

Opposé plus tard au projet de métro

Favorable à un tramway qui prend

de la place à l'automobile



## Définition du tout automobile

---

À quoi  
se réfère  
ce tout ?

1. Réaliser **tous les déplacements** en voiture
2. Octroyer à la voiture **tout l'espace** nécessaire
3. Mobiliser pour la voiture **tous les moyens** humains, techniques et financiers

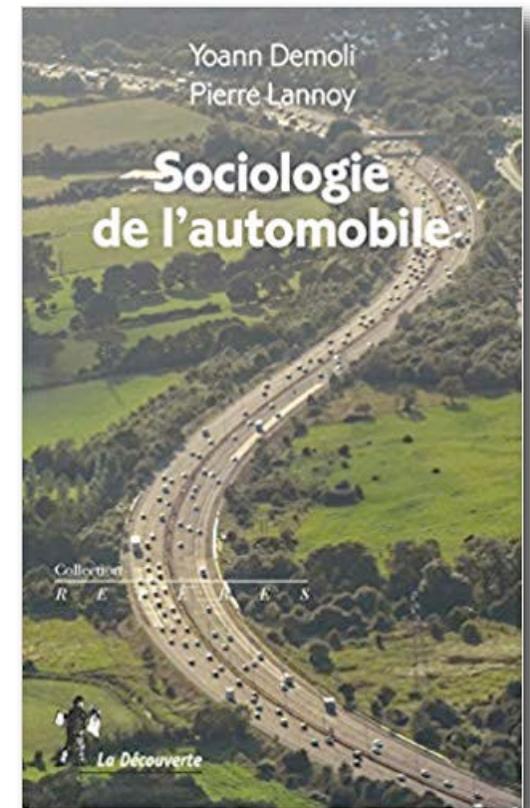
Définition  
proposée

Le tout automobile consiste à accorder la **priorité à la voiture** sur tous les autres modes de déplacement, en toutes circonstances

Autre  
définition  
similaire

« l'expression "tout à l'automobile" (...) entend désigner (et dénoncer) la tendance des décideurs privés ou publics à favoriser systématiquement le développement de la motorisation individuelle au détriment d'autres moyens de transport »

(Demoli et Lannoy 2019. p. 32)



## Les limites du tout automobile

---

### Un principe qui se heurte à des réalités

Difficile de tout faire en voiture

sauf dans des territoires où même se déplacer à pied est impossible

Difficile de raser toute la ville dense

pour y faire circuler et stationner des voitures (Smeed 1961)

Difficile de trop négliger les autres modes  
qui exigent aussi des financements

> **Le tout automobile = un principe, un idéal, pas un objectif**

### Des nuisances majeures

- Nombreuses et importantes
- Qui font système
- Qui entraînent des cercles vicieux

# Le tout automobile, un concept opératoire

- Un constat** Toutes les solutions techniques et aménagements de voirie développés pendant des décennies sont la déclinaison de cette priorité accordée à la voiture
- Un concept** = qui appréhende un ensemble de situations similaires

## L'exemple des carrefours à feux et des piétons

---

**Le discours**      **Créer des « passages protégés »** pour sécuriser les traversées piétonnes

**La réalité**      « Le guide de conception des carrefours à feux [CETUR 1988] est basé sur une approche capacitaire de la gestion des flux routiers. »  
(CEREMA 2014, p. 5)

**D'innombrables dispositifs mis en œuvre pour que l'écoulement du trafic soit maximal et toujours au détriment des piétons**

- Répétiteurs de feu obligatoires
  - Pas de ligne d'arrêt des voitures avant le feu
  - Trop de files de circulation à traverser ou traversée en plusieurs temps
  - Temps de vert piétons souvent trop court, basé sur 1 m/s (3,6 km/h)
  - Passage piétons souvent supprimé sur la branche au trafic le plus chargé
  - Des passages piétons situés en retrait
  - Des barrières canalisant les piétons
  - Des feux successifs coordonnés sur une vitesse élevée
  - Pas de passage piétons en section courante .....
- > **Plus d'un tiers des piétons victimes d'accident le sont sur ces passages soi-disant protégés** (source ONISR)

## Le cas des répétiteurs de feu

**Une exception** La France, seul pays au monde à les avoir rendus obligatoires

**La raison** Améliorer l'écoulement du trafic automobile

**Les dangers** **Masque à la visibilité**  
Une voiture arrêtée peut masquer les piétons pour une voiture qui double

### **Angle mort**

Le chauffeur d'un camion peut ne pas voir un piéton engagé sur le passage

### **Redémarrage inopiné**

Sans marge de sécurité

### **Sas vélo non respecté**

Tourne-à-gauche plus difficile pour les cyclistes

**Depuis arrêté du 23-09-2015** « La répétition des signaux tricolores circulaires est possible »  
(au lieu de « est la règle générale »)



## L'exemple des transports publics

---

**Le discours**      **Offrir des transports publics efficaces à ceux qui n'ont pas de voiture**

**La réalité**      **Laisser autant que possible la priorité à la voiture**

> Faire passer les transports publics « en sous-sol au centre »  
pour éviter de réduire la capacité de la voirie      (Poulit, 1971, p. 67)

D'où des débats dans les grandes villes sur « Métro ou tramway ? »  
à Bordeaux, Grenoble, Lille, Lyon, Rouen, Strasbourg, Toulouse...  
(Gardon, 2018)

D'où des débats dans les villes moyennes sur « Tramway ou BHNS ? »  
à Amiens, Angers, Avignon, Besançon, Brest, Caen, Clermont-Ferrand,  
Le Mans, Metz, Nancy, Nantes, Reims, Strasbourg, Tours...

D'où la difficulté à instaurer des couloirs de bus et des BHNS  
« Le projet de BHNS doit intégrer la volonté des élus d'Amiens Métropole  
de ne pas contraindre fortement l'usage de la voiture particulière. »  
(Maitrise d'œuvre pour la conception et la réalisation  
de 3 nouvelles lignes de BHNS à Amiens Métropole, 2015, p. 6)

## L'exemple des plans de circulation généralisés de 1971 à 1978

---

**Le discours**     **Réduire les bouchons** en mettant les artères à sens uniques et en coordonnant les carrefours à feux

**La réalité**     **Les transports publics, les cyclistes et les piétons fortement pénalisés**  
(Héran 2002)

### **Pour les transports publics**

- des trajets différents à l'aller et au retour
- des voitures pouvant circuler plus facilement
- > Perte de clientèle d'environ 30 %

### **Pour les cyclistes**

- un allongement des parcours d'environ 20 %
- un danger fortement accru, à cause de la vitesse des voitures
- > Forte baisse du nombre de cyclistes

### **Pour les piétons**

- impossible de mettre un îlot refuge au milieu d'une artère à sens unique
- des traversées possibles seulement aux carrefours
- > Baisse de la marche

## L'exemple du stationnement

---

**Le discours**      **Faciliter le stationnement**  
au plus près des lieux de destination

**La réalité**      **Envahissement de tout l'espace public**  
au détriment des autres usages de la rue



Une rue  
en Alsace

Place  
Jean Jaurès  
à Carmaux



# **Vers des rues pour tous**

La remise en cause du tout automobile aboutit à un changement de paradigme

## Le contexte, de l'urbanisme moderne à la ville durable

---

	<b>De l'urbanisme moderne</b>	<b>À la ville durable</b>
<b>Traitement des fonctions urbaines</b>	<b>Dissociation</b> (zonage) entre logements, activités, commerces, loisirs...	<b>Mixité</b> (autant que possible) avec une certaine densification
<b>Traitement des flux</b>	<b>Ségrégation selon les vitesses</b> entre piétons, cyclistes, transports publics, voitures...	<b>Cohabitation à petite vitesse</b> avec priorité aux piétons puis aux cyclistes
<b>Hierarchisation des voies</b>	<b>Forte</b> : jusqu'à 7 niveaux	<b>Faible</b> : 3 niveaux seulement
<b>Approche</b>	<b>sectorielle et déterministe</b>	<b>systemique et pragmatique</b>

(Le Corbusier, 1946 ; Emelianoff, 2007 ; Héran, 2015)

## Un changement de paradigme dans la mobilité urbaine

---

	Du tout automobile	À des rues pour tous
<b>Principe</b>	<b>La priorité accordée à l'automobile en toutes circonstances</b> 1. Automobile 2. Transports publics 3. Marche Vélo ignoré car voué à disparaître	<b>La priorité accordée aux plus faibles et aux plus urbains</b> 1. Marche 2. Vélo 3. Transports publics 4. Automobile
<b>Conséquences</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>– Des transports publics souterrains</li><li>– Des couloirs de bus quand ils ne gênent pas le trafic auto</li><li>– Des trottoirs étroits pour les piétons et quelques rues piétonnes</li><li>– Les cyclistes oubliés</li></ul>	Les autres modes sont « les relais du piéton » Le cycliste est « un piéton augmenté » Les modes motorisés nécessaires en cas <ul style="list-style-type: none"><li>– de distances trop longues</li><li>– de handicap pour marcher ou pédaler</li><li>– de transport de charges lourdes</li></ul>

## La recherche d'une terminologie pour nommer le nouveau paradigme

Avec une difficulté à distinguer **aménagements types** et **principes d'aménagement**

<b>Pays</b>	<b>Expression utilisée</b>	<b>Sources</b>
États-Unis Royaume-Uni	« <b>des rues pour les gens</b> » ( <i>streets for people</i> )	Rudofsky, 1969 European Commission, 2004
Pays-Bas	« <b>des rues résidentielles</b> » ( <i>woonerven</i> )*	Vahl et Giskes, 1988 Hamilton-Baillie, 2001
États-Unis	« <b>des rues vivables</b> » ( <i>livable streets</i> )	Appleyard <i>et alii</i> , 1981
Allemagne	« <b>des rues pour tous</b> » ( <i>Stäßen für alle</i> )	Monheim et Monheim-Dandorfer, 1990
France	« <b>une voirie pour tous</b> »	CERTU, Direction des Routes, 2000 CNT, 2005
États-Unis Canada	« <b>des rues complètes</b> » ( <i>complete streets</i> )**	National Complete Streets Coalition, 2019

\* Inventées par l'urbaniste Joost Vahl en 1969 \*\* Un mouvement initié en déc. 2003

- + *living streets, shared zones, home zones, zones de rencontre...*
- Verkehrsberuhigung, traffic calming, modération de la circulation...*

## Conclusion

---

**Le tout automobile peut être utilisé comme un concept opératoire permettant d'analyser et de rendre compte d'une politique qui donne la priorité à la voiture en toutes circonstances**

**La critique du tout automobile débouche sur la définition d'un nouveau paradigme : des rues pour tous**

*Merci de votre attention*

## Références

---

- APPLEYARD D., GERSON M. S., LINTELL M., 1981, *Livable Streets*, University of California Press, Berkeley, 364 p.
- BAUPIN D., 2007. *Tout voiture, no future. Il y a une vie après l'automobile*, L'Archipel, Paris, 305 p.
- CEREMA, 2014. *Impact du cycle de feux sur la capacité, l'acceptabilité de l'attente aux feux et la sécurité*, Direction Territoriale Méditerranée, 76 p.
- CETUR, 1988. *Carrefours à feux*, CETUR, Bagneux.
- DEMOLI Y., LANNOY P., 2019. *Sociologie de l'automobile*, La Découverte, Repères, 128 p.
- EMELIANOFF C., 2007, « La ville durable : l'hypothèse d'un tournant urbanistique en Europe », *L'Information géographique*, n° 3, p. 49-64.
- GARDON S. (dir.), 2018. *Quarante ans de tramways en France*, les Éditions Libel et Rails & Histoire, Lyon, 508 p.
- HAMILTON-BAILLIE Ben, 2001. *Home Zones. Reconciling People, Places and Transport*, Winston Churchill Memorial Trust, IV-28 p.
- HERAN F., 2002. Le reflux des rues à sens unique, *Flux*, n° 48, p. 83-93.
- HERAN F., 2015, « La ville durable, nouveau modèle urbain ou changement de paradigme ? », *Métropolitiques*, 23 mars, 5 p.
- LE CORBUSIER, 1946, *Manière de penser l'urbanisme*, réédition, Gonthier, 1963, 208 p.
- PHILIPPONEAU M., 1976, *Changer la vie, changer la ville*, Ed. Breiz, La Baule, 376 p.
- POULIT J., 1971. « La circulation urbaine », *Revue générale des routes et des aérodromes*, n° 462, fév., p. 59-78.
- ROBIN J., 2017, *Suppression des répétiteurs de feux*, en ligne sur <http://www.securite-routiere-plus.com>.
- SMEED R. J., 1961. *The traffic problem in towns*, trad. *Le problème de la circulation dans les villes*, SERC, Arcueil, 1965, 59 p.
- VAHL H. G., GISKES J., 1988. *Urbanisme et trafic, de la guerre à la paix*, CETUR, Bagneux, 48 p.