



Montréal, 11-13 juin 2019

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

Frédéric Héran – économiste et urbaniste
frederic.heran@univ-lille.fr – <http://heran.univ-lille1.fr/>

Les apports de Jane Jacobs

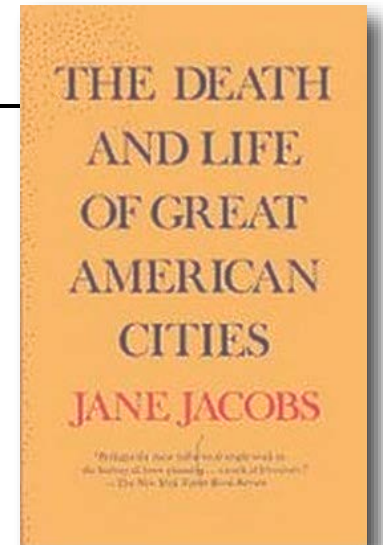
Un ouvrage précurseur

The Death and Life of great American Cities, 1961

Dans le chapitre 18, 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 présents



Les solutions préconisées (p. 355-358)

- élargir les trottoirs 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 avec 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...



Exemple : la politique de réduction du trafic automobile dans Paris *intra muros*

Les mesures prises par la ville

- J. Chirac (1977-1995) potelets anti-stationnement
J. Tibéri (1995-2001) politique déclarée de réduction du trafic auto pour limiter ses nuisances (pollution...)
B. Delanoë (2001-2014) poursuite de cette politique
A. Hidalgo (2014...) poursuite de cette politique
- création de nombreux couloirs de bus protégés et d'un tramway
 - reconquête de 9 grandes places (République, Bastille, Nation...)
 - réduction du nombre de files de circulation sur les artères
 - multiplication des zones apaisées
 - réalisation de pistes cyclables qui prennent de la place à la voiture

Des résultats probants

- De 1990 à aujourd'hui
- baisse du trafic de 2 à 5 % / an = division par presque deux en 25 ans
 - baisse de 30 % de la vitesse moyenne des voitures
 - hausse de 30 % de l'usage des transports publics
 - multiplication par 2,2 de l'usage des 2RM puis stagnation depuis 2008
 - multiplication par 10 de l'usage du vélo
 - hausse de la marche
- (Héran 2017b)

Comment réussir une politique de restriction du trafic automobile

Deux types d'approches : behavioriste ou bien structuraliste

L'approche behavioriste

Questions types

Faut-il, comme le suggère l'appel à communication de la session 24,

- « recourir à la contrainte ou par quelques arguments impérieux »
- « convaincre par le recours à une communication persuasive »
- « utiliser des élans collectifs », des « *nudges* », des « engagements »
- passer par des « apprentissages »... ?

Autrement dit, **faut-il inciter ou contraindre ?**

Principes

On cherche à « actionner les bons leviers »

« pour impulser les changements de comportements de mobilité »

Cf. le schéma stimulus-réponse de John B. Watson (1878-1958)

Hypothèse implicite : les comportements n'ont pas à être expliqués

Il faut faire avec ce qu'ils sont et se contenter de les orienter

> Les comportements déviants doivent être redressés ou sanctionnés

Cf. la dialectique carotte / bâton

Une approche behavioriste qui aboutit à des incohérences

**Une somme
de solutions
partielles**

Chaque problème est traité séparément
La dimension systémique de la mobilité est négligée
Peu de chance pour que cela aboutisse à une cohérence d'ensemble

**Conséquence :
des effets pervers**

= Effets à la fois inattendus et contraires à ce qui était souhaité
(Goodwin, 1998, 2003)

Exemple

L'incitation à utiliser des modes alternatifs à la voiture
(marche, vélo, covoiturage, transports publics...)
Si elle réussit, le trafic automobile devient plus fluide
ce qui attire de nouveaux automobilistes...
Si ces modes alternatifs sont moins coûteux que la voiture
il existe un risque d'effet rebond

L'approche structuraliste

Principes

Utiliser l'aménagement pour structurer les comportements

Car les comportements atypiques sont systématiques et donc s'expliquent à la fois par le contexte et le profil socio-économique des usagers

(Bourdieu 1982)

Exemple

Les excès de vitesse ne sont pas distribués au hasard

Ils s'expliquent par le contexte (aménagements favorisant la vitesse...) et le profil des usagers (jeunes / vieux, riches / pauvres...)

> Pour modérer la vitesse des automobilistes,

il convient de rétrécir la largeur et le nombre des files de circulation
ajouter des ralentisseurs (chicanes, plateaux, écluses...)

ou mieux encore de renforcer le caractère urbain de la rue

(plantations, terrasses, mobilier...)

(CERTU 1994)

Les comportements

Conséquence

**L'objectif n'est pas d'abord d'inciter ou de contraindre les usagers
mais de proposer une politique de déplacements cohérente**

(Héran 2017a)

Principes d'une politique de déplacements cohérente

Cf. Héran 2017a

Une approche omnimodale

Tenir compte de l'ensemble des modes

y compris la marche, les vélos, les deux-roues motorisés...

Si on favorise un mode, quelle répercussion sur les autres modes ?

Qui tient compte de la performance de chaque mode

Réduire la performance de l'automobile

(augmenter son coût généralisé)

càd, modérer la circulation automobile

Améliorer la performance des modes alternatifs

Qui économise l'espace

Favoriser les modes les plus économes en espace

un bien particulièrement rare en milieu urbain

Qui économise les deniers publics

Favoriser les modes qui exigent le moins

d'investissement et d'entretien

Qui développe l'urbanité...

Favoriser les modes qui produisent le moins

d'externalités négatives

Inciter ou contraindre ?

Une idée séduisante

Pour des élus qui cherchent à favoriser le vivre ensemble et qui redoutent les conflits

Mais fausse

Une incitation est contre-productive si elle n'est pas crédible

Et pour être crédible, elle doit être accompagnée de contraintes

Exemples

L'injonction à ne pas stationner n'importe où n'est crédible que s'il y a des contraintes : obstacles physiques ou sanctions

L'injonction à prendre les transports publics n'est crédible que s'ils sont suffisamment rapides et fréquents

ce qui suppose des aménagements qui contraignent les automobilistes

L'injonction à faire du vélo n'est crédible

que si la ville est suffisamment accueillante aux cyclistes

ce qui suppose des aménagements qui gênent les automobilistes

Des arbitrages inévitables

Parce que l'espace est rare et que les financements sont limités, ce qui est offert à certains est retiré à d'autres

Que signifie concrètement contraindre ?

La réalité est toujours contraignante !

- Se déplacer ou stationner, c'est toujours se confronter à des contraintes
- accepter une certaine cohabitation avec les autres usagers
 - devoir emprunter certains itinéraires
 - respecter des horaires pour prendre les transports publics
 - avancer ou retarder son déplacement pour éviter les embouteillages
 - supporter des coûts...

L'automobiliste est plus concerné que les autres usagers car la voiture est à la fois très consommatrice d'espace et très coûteuse

Une question d'habitude

Au fil du temps, les contraintes sont intériorisées

au point de ne plus être ressenties comme contraintes
Chacun se résigne, puis s'adapte en modifiant son mode de vie

Conséquence

Contraindre, ce n'est que

- **resserrer des contraintes déjà existantes**
- rappeler aux usagers les limites inhérentes à leur mode de déplacement
- tout en leur proposant d'explorer les alternatives

Inciter ET contraindre : une question de rythme

Pour être acceptable

Une politique de report modal doit être ni trop brutale, ni trop hésitante pour favoriser l'adaptation des comportements

(Héran, 2017a)

Le cas parisien, une situation favorable

- Existence d'un métro très performant mais saturé
- Renouvellement rapide de la population
- Forte densité favorable aux modes actifs
- Population éduquée, prête à changer

La périphérie, une situation inverse mais pas bloquée

- Une demande pour des déplacements à pied, à vélo vers l'école et les autres activités extra-scolaires
- Des efforts pour modérer la circulation dans les bourgs et les lotissements
- Du covoiturage de type auto-stop organisé
- Le développement d'un système vélo périurbain

Mais une évolution plus lente que dans le centre des grandes villes

Le rôle du trafic évaporé dans les politiques de modération de la circulation

Question

Comment réussir à réduire le trafic automobile à long terme sans étouffer l'économie locale ?

Réponse

Grâce à l'existence du phénomène dit du « trafic évaporé » (ou déduit) terme introduit par... Jane Jacobs suite à la fermeture du parc Washington, à New York, au transit automobile (1961, p. 354)

Définition du trafic évaporé

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)

Conséquence

Cette adaptation des acteurs permet de réduire le trafic à long terme

Conclusion

**La réduction du trafic automobile est possible
grâce à la reconquête des espaces publics
au profit des autres modes de déplacement**

**C'est bien ce que voulait dire Jane Jacobs
en réclamant « l'attrition de l'automobile par la ville »**

Merci de votre attention

Références

- BOURDIEU P., 1984, *Questions de sociologie*, Minit, Paris, 280 p.
- CAIRNS S., ATKINS S. and GOODWIN P. 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 P. 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.
- GOODWIN P. B., 1998, “Unintended effects of transport policies”, in Banister D. (ed.), *Transport policy and the environment*, E & FN Spon, London, p. 114-130.
- GOODWIN P. B., 2003, “Unintended effects of policies”, in Hensher D. A. & Button K. J. (ed.), *Handbook of Transport and the Environment*, Elsevier Ltd., chapter 7, p. 603-613.
- HERAN Frédéric, 2017a, « Vers des politiques de déplacements urbains plus cohérentes », *Noroi*, 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.