



La remise en cause du tout automobile

Frédéric Héran (1)

INTRODUCTION

Le « tout automobile » ou le « tout voiture » ou encore le « tout à l'automobile », comme préfèrent dire les Belges, les Suisses ou les Québécois (Hubert, 2008 ; Flamm, 2008 ; Welford, 2015), est une expression francophone sans strict équivalent en anglais (2), utilisée couramment tant par les citoyens, les médias ou les décideurs que par les chercheurs, pour nommer une situation repoussoir dont il faudrait se dégager (Baupin, 2007). S'y référer revient à dénoncer les politiques de déplacement obnubilées par la place à accorder à l'automobile, pour mieux promouvoir des politiques qui encouragent les modes de déplacement alternatifs. C'est un chrononyme rétrospectif visant à caractériser après coup une période historique, en vue de dénoncer ses excès. Il débouche sur une opposition nécessairement binaire et quelque peu simpliste, entre deux politiques de déplacements urbains (Bacot *et alii*, 2008).

L'expression tenant plus de l'accusation que de l'analyse, du slogan que de la réflexion, il est normal qu'elle soit rarement définie dans la production scientifique (3). Quand elle est utilisée, c'est le plus souvent entre guillemets, comme pour s'en défier. Faut-il pour autant l'écarter, récuser tout usage de la formule, pour éviter de tomber dans une opposition simplificatrice et stérile ? Nous montrerons, au contraire, qu'elle peut être féconde, à condition de démêler ses multiples significations, puis d'en fournir une définition logique. C'est pourquoi, nous analyserons d'abord ce qu'est le tout automobile (première section), avant d'aborder sa progressive remise en cause (seconde section). L'enjeu est évidemment de réduire les externalités négatives provoquées par l'automobile et de promouvoir des solutions alternatives. L'article s'appuiera sur le cas français, sans s'interdire d'évoquer des initiatives étrangères éclairant la situation française.

LE TOUT AUTOMOBILE : DÉFINITIONS, MISE EN ŒUVRE ET LIMITES

Les années 1950-1975 ont connu un essor très rapide de l'automobile en Europe (au rythme moyen de +10 % par an), porté par une population enthousiaste à l'idée d'accéder à cette « mobilité facilitée » ouvrant de nouveaux horizons (Wiel, 1999). Au cours des années 1960, des voix commencent pourtant à s'élever pour rappeler qu'une partie de la population, estimée à environ 30 %, ne pourra jamais accéder à la voiture, à cause de handicaps ou de faibles revenus et d'en appeler à réhabiliter les transports publics alors en déshérence (Bigey, Schmider, 1971). Dès 1965, le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne (SDAURP) prévoit la construction du RER, puis, au début des années 1970, les villes millionnaires (Lyon, Marseille et Lille) entament la réalisation de métros et, en 1975, le gouvernement décide de réhabiliter le tramway, avec le « concours Cavaillé » (du nom du secrétaire d'État aux transports).

C'est dans ce contexte que l'expression « tout automobile » apparaît au milieu des années 1970. On n'en trouve, en tout cas, aucune trace dans des travaux plus anciens critiquant déjà la « bagnole » (Sauvy, 1965, 1968 ; Charbonneau, 1967 ; Illich, 1973 ; Gorz, 1973 ; Debouverie, Dupuy, 1974 ; Dupuy, Robert, 1976). Il faut attendre la crise de l'énergie de 1974 pour que la critique s'avive et que d'aucuns inventent cette formule choc, en s'inspirant sans doute d'expressions déjà en vogue depuis 1973, dénonçant le « tout nucléaire - tout électrique », après le « tout pétrole » (Grenon, 1973).

À notre connaissance, on la découvre pour la première fois, en 1976, dans une monographie très documentée, réalisée par le géographe Michel Phlipponneau, concernant le

développement urbain de la ville de Rennes (Phlipponneau, 1976, p. 265 et suivantes). L'auteur, membre du parti socialiste, y passe au crible la politique municipale, en matière de déplacements urbains notamment. Dans la foulée, il se présente aux élections municipales de 1977 en second sur la liste conduite par Edmond Hervé. Après la victoire des socialistes, il devient premier adjoint au maire, mais s'oppose plus tard vigoureusement au projet de réalisation d'un métro léger au profit d'un tramway qui, explique-t-il, a l'avantage de prendre de la place à l'automobile (Phlipponneau, 1994).

Depuis lors, l'expression « tout automobile » n'a pas cessé d'être reprise, y compris dans les travaux des chercheurs en mobilité urbaine (Lefèvre, 1984 ; Offner, 1986 ; Larroque, 1989 ; Lévy, 1994 ; Gourdon, 1998 ; Flonneau, 1999, 2006 ; Orfeuil, 2001 ; Crozet, Joly, 2004 ; Wiel, 2007). Tentons d'en donner une définition, puis d'examiner sa mise en œuvre et ses limites.

Définition

Comme toute formule familière à succès, elle est polysémique et chacun y met un peu ce qu'il veut. Pour clarifier le sujet, il est utile de se demander à quoi se réfère ce « tout ». Trois significations émergent alors assez nettement, même si elles se recouvrent en partie. Dans un premier sens, il s'agirait de réaliser tous les déplacements en voiture, afin de s'émanciper des contraintes des autres modes de déplacement : la fatigue de la marche ou du pédalage, les horaires et trajets contraignants des transports publics, ou l'inconfort et le risque d'accident en deux-roues motorisés. Ce qui implique de rendre accessible en voiture toutes les destinations possibles, en termes de circulation et de stationnement (4). Los Angeles représenterait l'emblème d'une telle mutation. Dans un deuxième sens, il conviendrait d'octroyer à la voiture, au vu de ses bienfaits, tout l'espace nécessaire par personne transportée. Ce qui suppose d'élargir les chaussées au détriment des trottoirs ou même des bâtiments riverains, de destiner les espaces publics avant tout au stationnement et d'amputer au besoin les milieux naturels pour aménager de grandes voiries. Enfin, dans un troisième sens, il serait nécessaire de mobiliser tous les moyens humains, techniques et financiers à l'automobile pour qu'elle puisse circuler et stationner facilement, en créant à cette fin des services techniques spécialisés, dotés de ressources consistantes.

À chaque fois, le principe sous-jacent se heurte à certaines limites. Il n'est guère envisageable de tout faire en voiture, sauf

dans des territoires où aucun déplacement même à pied n'est possible faute de trottoirs ou de chemins, comme c'est le cas dans certaines zones d'habitat dispersé. Même à Los Angeles, un service d'autobus reste indispensable pour tous ceux, qui, pour des raisons diverses, ne peuvent utiliser une voiture. On ne peut pas non plus raser toute la ville dense pour y faire circuler des voitures sans entraves, c'est pourtant ce qu'exigerait un usage généralisé de l'automobile tant la place qu'elle réclame est démesurée (5). Enfin, quelques subsides sont toujours laissés aux autres modes, ne serait-ce que pour des raisons électorales. Si bien que le tout automobile ne peut être qu'un idéal, un principe et non un objectif.

Au-delà de ces considérations, quel est le point commun à ces trois significations ? La réponse apparaît aussitôt : le tout automobile consiste à accorder la priorité à la voiture sur tous les autres modes de déplacement, en toutes circonstances. Les autres modes ont le droit d'exister et même de se développer, à condition toutefois de ne pas entraver ou très peu l'usage de l'automobile (circulation et stationnement) ou de ne pas freiner son accès progressif à tous. Dans un ouvrage récent, deux sociologues de l'automobile parviennent à la même conclusion : « 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, Lannoy, 2019. p. 32) (6).

Cette priorité discriminatoire n'est cependant jamais absolue, car elle se heurte souvent à des réalités incontournables. Mais elle est posée comme un principe vers lequel il convient de tendre. Ainsi, tout le monde ne peut pas obtenir le permis de conduire ; il est impossible de faire passer un important trafic dans les ruelles de la ville historique ; il est difficile de faire accepter par les habitants d'importantes destructions pour tracer de nouvelles voies ou construire un parking ; etc.

La priorité à l'automobile s'inscrit plus largement dans une hiérarchisation implicite des modes de déplacement qu'il est facile de mettre à jour et qui correspond aux aspirations dominantes de la population dans les années de croissance d'après-guerre : d'abord la voiture, puis les transports publics et enfin la marche. Les deux-roues n'ont pas de place dans cette hiérarchie, car ils sont, pense-t-on, voués à disparaître : les cyclistes sont la cible commerciale des fabricants de cyclo-moteurs (7) et l'usage des deux-roues motorisés est considéré comme une étape vers la motorisation (Héran, 2014). Dans

les années 1980, les cyclistes, dont le nombre s'est effondré partout en Europe, ne sont plus qu'un public jugé en France « résiduel », tel est l'adjectif méprisant dont ils sont affublés (8). Quant à la marche, elle n'est destinée qu'à de courts trajets, pour rejoindre une voiture ou un transport public, ou flâner dans les quelques rues piétonnes.

Muni de cette définition savante, il devient possible de faire du tout automobile un concept explicatif opératoire.

Mise en œuvre

Toutes les solutions techniques et aménagements viaires développés pendant des décennies et dont beaucoup nous semblent aujourd'hui naturels sont, en réalité, la déclinaison de cette priorité accordée aux modes individuels motorisés.

Le cas de l'aménagement des carrefours à feux en est un excellent exemple qui mérite d'être détaillé. Ces carrefours sont présentés comme un moyen de sécuriser les traversées piétonnes : ils ménageraient des « passages protégés », selon une expression courante. En fait, d'innombrables dispositifs ont été mis en œuvre pour que l'écoulement du trafic soit maximal et toujours au détriment des piétons (CETUR, 1988). « Le guide de conception des carrefours à feux est basé sur une approche capacitaire de la gestion des flux routiers. » reconnaît depuis peu le CEREMA en le déplorant (Battaglia, Lagarde, 2014, p. 5).

Ainsi, grâce au répétiteur de feu (un dispositif qui n'existe qu'en France) et à l'absence de ligne d'arrêt des voitures avant le feu, les voitures peuvent s'arrêter au plus près du passage piétons, mais, en avançant trop, elles masquent les enfants. Les temps de vert piétons sont basés sur un minimum légal de 1 m/s (3,6 km/h), bien supérieur à la vitesse d'une personne à mobilité réduite (PMR). La traversée des piétons se fait souvent en deux temps, parfois trois (et même quatre au croisement entre la D906 et l'entrée de l'hypercentre de Mâcon), ce qui accroît fortement leurs délais d'attente. Le passage piétons est souvent supprimé sur la branche au trafic le plus chargé, obligeant les piétons à contourner tout le carrefour. Certains passages piétons sont situés en retrait pour que les voitures qui tournent dégagent le carrefour, ce qui impose des détours aux piétons. Des barrières canalisent les piétons pour les contraindre à respecter tous ces dispositifs. Des files de circulation sont ajoutées pour faciliter les mouvements tournants des voitures, ce qui allonge les traversées des piétons. Enfin, les feux des carrefours successifs sont coordonnés sur une vitesse élevée, incitant

les automobilistes à accélérer quand le feu passe à l'orange. Pas question non plus de perturber le trafic en réalisant des passages piétons en section courante (c'est-à-dire au milieu d'un tronçon de rue), les piétons étant tenus de rejoindre un carrefour pour traverser au prix de longs détours. Résultat, les piétons ont du mal à respecter toutes ces contraintes et les automobilistes abusent des avantages dont ils bénéficient. C'est pourquoi, 29 % des piétons victimes d'accident le sont sur ces passages soi-disant protégés et 44 % des piétons de plus de 75 ans (9).

Bien d'autres exemples sont tout aussi édifiants. Dans les années 1970, le ministère des Transports préconise la construction de transports publics pour décongestionner les centres-villes, mais « en sous-sol au centre » pour éviter de réduire la capacité de la voirie (Poulit, 1971, p. 67). Dans de nombreuses villes françaises de vifs débats portent alors sur cette question : faut-il oser supprimer le trafic automobile de surface pour faire place à un tramway ou préférer un métro qui ne fâche personne ? (Gardon, 2018).

Les plans de circulation, encouragés et cofinancés par l'État (cf. la circulaire du 16 avril 1971), visent à généraliser les artères à sens unique et à coordonner les carrefours à feux par une gestion centralisée. Ils permettent d'augmenter les vitesses et le trafic d'environ 30 % sans modifier le réseau (Gerondeau, 1977, p. 58), non sans pénaliser fortement les cyclistes qui se retrouvent à côtoyer un trafic dense et rapide, et à compliquer les traversées des piétons qui ne peuvent plus disposer d'îlot refuge central.

À partir des années 1950 en Île-de-France et jusque dans les années 1990 en province, de nombreuses chaussées sont élargies au détriment des trottoirs et des places. À Paris, plus de 50 km de voies sont concernés (10). La construction de nombreux passages souterrains ou supérieurs ajoutent des trémies ou des rampes d'accès qui sont autant de coupures (11). L'aménagement de rares passerelles ou souterrains pour les piétons – les cyclistes étant généralement oubliés – contraignent les usagers non motorisés à des efforts supplémentaires pour franchir ces dénivelés artificiels.

Le stationnement envahit tout l'espace public dans une impunité presque totale. Mieux, des cases sont aménagées à cheval sur les trottoirs, dans les contre-allées ou sur les terre-pleins centraux. Dans les grandes villes, le stationnement des voitures sur le trottoir est désormais encadré par des obstacles

physiques (potelets, barrières, plantations), mais les deux-roues motorisés sont toujours tolérés, en ce début des années 2020. Les trottoirs ne sont considérés que comme des lieux de circulation et non de séjour, divers obstacles ne laissant aux piétons qu'une étroite bande de passage.

Limites

L'essor de l'automobile est avant tout contraint, à long terme, par les externalités négatives qu'elle génère. Il n'est pas question ici de les détailler toutes ; il suffit de donner un aperçu de leur ampleur.

La prise en compte de chaque nuisance de l'automobile prend plusieurs décennies et suit toujours le même processus. La nuisance grandit d'abord avec l'augmentation du trafic et de sa vitesse. Après une phase de déni, les autorités finissent par reconnaître son existence, sous la pression des populations affectées. Des mesures sont alors prises pour la réduire, avec quelques succès. Mais les scientifiques s'en mêlent et démontrent peu à peu l'importance jusqu'alors sous-estimée des impacts de la nuisance. Si bien qu'en fin de compte, il devient inévitable, malgré les mesures prises, de traiter le problème à la source en réduisant la vitesse du trafic automobile puis le trafic lui-même. Cette modération de la circulation commence par les zones les plus denses, où les populations sont les plus affectées, puis s'étend aux zones moins denses, à cause de l'ensemble des nuisances provoquées par le trafic et non plus d'une nuisance particulière.

Par exemple, la pollution n'a cessé de grandir avec l'essor du trafic jusqu'à devenir insupportable pour les résidents : apparition de *smog* dans les grandes villes (comme Los Angeles ou Londres) occasionnant des milliers de morts (Bonneuil, Fressoz, 2016). La population et les médias s'en émeuvent. Les autorités élaborent alors des normes antipollution pour les véhicules neufs et retirent du trafic, à grands frais (par des primes à la casse), les véhicules anciens les plus polluants. Le plomb, le dioxyde de soufre, le monoxyde de carbone et les hydrocarbures imbrûlés sont fortement réduits, mais les oxydes d'azote et les particules fines restent à des niveaux élevés car, pour éviter de dégrader les performances des véhicules, les normes sont contournées par les constructeurs qui pratiquent « l'optimisation réglementaire » (cf. le « dieselgate » (12)). Les scientifiques découvrent en même temps que d'autres polluants se révèlent délétères (comme les particules issues de l'usure des freins, des pneus et des chaussées, les nanoparticules, les

métaux lourds... ainsi que leur « effet cocktail » (13)) et que la pollution de fond est plus nocive que les épisodes de pollution (Castaigède, 2019). De plus, la mortalité engendrée par les particules ne cesse d'être réévaluée (Mandard, 2019).

Les émissions de gaz à effet de serre produites par le système automobile obéissent aux mêmes règles. Malgré tous les efforts pour les réduire, elles ne baissent globalement pas, car la motorisation des ménages continue de progresser, le poids des véhicules, aujourd'hui suréquipés, s'est beaucoup accru et la fabrication utilise plus d'énergie du fait du contenu énergétique croissant des matériaux utilisés et de la mondialisation de la production et des échanges (Castaigède, 2019).

Même type de constat pour le bruit des véhicules. Les autorités fixent des normes pour le réduire, mais le bruit tend à s'étendre avec l'étalement urbain et la construction de voies de contournement. Suite à un lobbying réussi, les constructeurs de voitures de luxe échapperont aux prochaines normes européennes plus restrictives, au nom de la sauvegarde de leur industrie. Pourtant, les scientifiques révèlent que le bruit ne représente pas qu'une simple gêne, mais perturbe aussi le sommeil, provoque des troubles cardio-vasculaires et réduit les capacités d'apprentissage (Bruitparif, 2019). Si bien que la vitesse limite a été réduite ces dernières années sur toutes les roades autoroutières françaises et que certaines villes européennes (comme Zurich) empêchent le transit des véhicules dans les quartiers et limitent la vitesse de circulation la nuit sur les artères.

Il en est de même pour les accidents. En France, les autorités ont fini par réagir, à partir de 1973, en rendant la ceinture de sécurité obligatoire, en réduisant peu à peu les vitesses sur les divers réseaux, en multipliant les radars, en réprimant l'alcool, la drogue et le téléphone au volant, etc. La mortalité sur les routes a ainsi été divisée par 5, mais en même temps, sous la tutelle de l'État, les scientifiques se sont mis d'accord pour multiplier par 11 la valeur statistique de la vie humaine (de 1,8 MF en 1992 à 3 M€ en 2014), afin de mieux prendre en compte toutes les incidences de cette mortalité, sous la pression il est vrai d'une société devenue plus sensible à ce sujet. Dans les autres pays industriels, l'évolution est globalement semblable.

La consommation d'espace est soumise à la même logique. L'envahissement des villes par l'automobile est considérable, au détriment des autres usages de la rue. Seules les grandes

villes ont réussi à réduire la pression sur les espaces publics en construisant des parkings souterrains et en tarifiant le stationnement. Mais cet effort reste très insuffisant, surtout quand on sait que, dans un pays comme le Japon, il est interdit de stationner sa voiture dans la rue, comme ce fut le cas en France jusqu'en 1954. Les petites villes restent soumises à une forte pression : presque toutes les places publiques ne sont que des parkings et le stationnement illicite sur les trottoirs y est largement toléré.

Bien d'autres nuisances pourraient encore être détaillées, comme l'effet de coupure des infrastructures en milieu urbain, la pollution des sols et des eaux, les déchets le long des routes, la dégradation des paysages, les îlots de chaleur, etc. Et rares sont les travaux qui envisagent le caractère systémique des nuisances et les quatre cercles vicieux qu'elles engendrent : une désaffection pour les modes actifs, une diminution des relations de voisinage, une dégradation de la santé humaine et une érosion du cadre de vie (Héran, 2011). Il en est de même à un niveau plus global : le dérèglement climatique, l'effondrement de la biodiversité, l'épuisement des ressources naturelles, l'artificialisation des sols se renforcent mutuellement et le système automobile y contribue fortement.

LA REMISE EN CAUSE PROGRESSIVE DU TOUT AUTOMOBILE

Dès son essor, au début du XX^e siècle, la voiture individuelle a suscité tout à la fois un fort engouement et des oppositions. Car, si elle rend la mobilité bien plus facile, elle génère simultanément d'importantes externalités négatives qui finissent toujours par susciter des conflits. Ainsi, l'histoire de l'avènement du tout automobile et de sa contestation se résume à des luttes visant à ne plus forcément accorder la priorité à la voiture. Trois époques peuvent être distinguées, selon la profondeur et l'étendue de la contestation. Mais ces époques se chevauchent en partie et sont décalées dans le temps, selon les territoires et l'importance des nuisances auxquelles ils sont soumis.

La protection des quartiers

Jusque dans les années 1960, les citoyens n'osent guère remettre en cause l'essor de l'automobile et ne réclament que des aménagements assurant leur tranquillité dans des espaces limités : des quartiers d'habitation ou commerçants. Il ne s'agit que d'écarter le trafic. C'est naturellement aux États-Unis, où la motorisation a été la plus précoce, que le mouvement a commencé.

Dès 1929, le sociologue américain, Clarence Perry, propose de créer, dans la banlieue de New York, des « unités de voisinage » (*neighbourhood unit*) sans transit, pour préserver les citoyens des nuisances du trafic. Ces unités, d'environ 400 m de rayon, comportent l'essentiel des institutions locales en leur centre et sont parcourables à pied (Perry, 1984). Mais il n'est déjà plus question de passer à pied ou à vélo d'un quartier à l'autre.

La même année, Clarence Stein et Henry Wright conçoivent la ville nouvelle de Radburn (New Jersey) en séparant strictement les flux automobiles et piétons. Chaque maison comporte un accès pour les voitures par une rue sans trottoir d'un côté et un accès piétons par des chemins de l'autre, soit une sorte d'adaptation des cités-jardins à l'automobile (Stein, Wright, 1965). Toute cohabitation des modes de déplacement est donc proscrite.

En 1942, Alker Tripp, responsable de la gestion de la circulation à Londres, préconise la création d'« enceintes » (*precincts*), sans trafic de transit, pour isoler les quartiers du trafic automobile et protéger la vie locale. Cette solution vise à réduire les accidents dans les quartiers, tout en facilitant la circulation par la mise à sens unique des artères qui les entourent (Tripp, 1942).

En 1953, la première « zone piétonne » apparaît aux Pays-Bas. En pleine reconstruction, Rotterdam décide d'interdire tout trafic dans la rue qui dessert le nouveau centre commercial Lijnbaan. Elle est suivie le mois suivant par les villes allemandes de Kassel, Kiel et Stuttgart. Le concept se répand peu à peu dans toute l'Europe et atteint la France en 1971 (rue du Gros Horloge à Rouen).

En 1963, le ministre des transports britannique demande à l'urbaniste Colin Buchanan (1907-2001) « Comment adapter les villes à l'usage croissant de l'automobile ». Le groupe de travail qu'il préside préconise des investissements routiers permettant de ségréguer les trafics (piétons / cyclistes / automobiles) en s'inspirant des principes de la Charte d'Athènes et des travaux de Le Corbusier (1933, 1946), mais il reprend aussi l'idée d'Alker Tripp en proposant des « zones d'environnement » (*environmental area*) pour préserver les quartiers des nuisances du trafic automobile (Buchanan, 1963, p. 49-50).

Quelques années plus tard, en 1969, Joost Váhl, un jeune urbaniste néerlandais, s'en inspire pour proposer aux habitants de Delft de transformer certaines rues en « cours urbaines »

(*woonerven*) (Vahl, Giskes, 1988). La même année, Ferrare invente la première « zone à trafic limité » (ZTL) dans le centre historique : la circulation est interdite à tout véhicule sauf les ayants droit (services de secours, livraisons, taxis, artisans, voitures des riverains). Son succès entraîne une multiplication des ZTL dans toute l'Italie. En 1989, une loi inscrit ce type d'aménagement dans le Code de la route (Lieutier, 1997).

Aujourd'hui, la protection des quartiers prend de nouvelles formes. La résidentialisation, qui progresse rapidement depuis une vingtaine d'années, peut se lire comme une aspiration des populations à plus de tranquillité, quitte à reporter les nuisances du trafic sur les rues voisines (Dorier, Dario, 2016).

La protection des zones agglomérées

À partir des années 1960, l'ambition des contestataires grandit. Ce ne sont plus certains quartiers d'habitation qui sont visés, mais tout le centre-ville, les zones densément peuplées et même finalement les zones agglomérées qu'il convient de préserver des autoroutes urbaines, des vitesses excessives ou du trafic de transit. La circulation est cependant reportée en périphérie sur des voies de contournement, des déviations ou des rocades dites « de protection du centre ». Le périmètre considéré est bien plus vaste, mais reste néanmoins limité (Scimemi, 1975).

En 1961, l'urbaniste Jane Jacobs (1916-2006), publie un ouvrage – *Déclin et survie des grandes villes américaines* – qui connaîtra un succès mondial (Jacobs, 1961). Elle y décrit, avec une grande finesse, la façon dont l'essor du trafic automobile érode la ville et son urbanité. Avec les habitants de Greenwich Village, son quartier au cœur de New York, elle se bat avec succès contre le projet d'autoroute urbaine qui devait traverser le sud de Manhattan et relier en Y trois ponts de la ville. De nombreuses autres « révoltes contre les autoroutes » urbaines auront lieu principalement au cours des années 1960 (Mohl, 2002, 2004).

À Paris aussi, les projets d'autoroutes urbaines se multiplient. Le « plan Lafay » de 1954 propose la réalisation d'une rocade intérieure, d'une voie nord-sud et d'un périphérique autoroutier. Si le boulevard périphérique a été bouclé en 1973, la rocade intérieure a été refusée par les élus du conseil de Paris en octobre 1959 et la radiale Vercingétorix (de la porte Brancion à Montparnasse) comme l'axe nord-sud (place d'Italie – Stalingrad sur l'emplacement du canal Saint-Martin) se sont heurtés à une coalition d'opposants déterminés et ont

finalement été abandonnés. De même, si la voie sur berge rive droite a pu être achevée, la voie sur berge rive gauche a dû être stoppée à proximité de la cathédrale Notre Dame, après une vive opposition (Cherki, Mehl, 1979).

En province, de nombreux projets ont également connu des fortunes diverses. Malgré les protestations, beaucoup ont abouti : à Lyon, le passage de l'A6-A7 en pleine ville, avec un échangeur autoroutier sur la place de la gare de Perrache et la transformation de la rue Garibaldi en voie rapide ; de même à Reims, Angers ou Mantes-la-Jolie traversées respectivement par l'A4, l'A11 et l'A13 ; à Lille, la création de passages dénivelés sur le Grand Boulevard, puis la traversée de Fives par une voie rapide au prix de 2000 personnes déplacées (Delfini, 2017) ; *idem* à Marseille, au début des années 1970, avec le prolongement de l'A7 sur 2,2 km jusqu'à la porte d'Aix entraînant la destruction de 850 immeubles et le relogement de 2000 familles (AGAM, 2012) ; à Nice, la voie rapide Pierre Mathis en surplomb au-dessus de la ville ; à Bordeaux, l'élargissement des quais à 2x4 voies ; et diverses pénétrantes à Nantes (A801 et A811), à Valenciennes, à Strasbourg, à Dunkerque...

Mais d'autres ont été combattus avec succès ou n'ont jamais trouvé leur financement : à Lyon, un réseau d'autoroutes devait irriguer le centre (Gardon, 2007) ; à Toulouse, une autoroute devait remplacer le Canal du Midi et des voies sur berge étaient prévues le long de la Garonne ; à Strasbourg, le canal des Faux Remparts devait être recouvert par une voie rapide ; à Caen, l'avenue du Six Juin devait être prolongée à travers le château de Guillaume le Conquérant...

Les contestataires sont parfois parvenus à ce que divers tronçons d'autoroutes proches des centres-villes soient supprimés au profit de boulevards urbains, d'équipements publics, d'immeubles ou d'espaces verts, aidés il est vrai par le coût de remise à niveau d'infrastructures devenues vétustes. Ce phénomène a débuté, aux États-Unis, à Portland, dès 1974, avec la reconversion de la Harbour Drive en un boulevard et un parc linéaire le long de la rivière. D'autres autoroutes ont disparu, non sans de vifs débats : l'Embarcadero Freeway à San Francisco, la West Side Highway à New York, la Park East freeway à Milwaukee... et une vingtaine de projets sont aujourd'hui débattus (14). Les reconversions d'autoroutes se multiplient aussi dans le monde : à Montréal et Vancouver, à Séoul, à Birmingham, à Utrecht... (Lecroart, 2012). La France n'échappe pas à ce phénomène. On peut citer l'A801 et l'A811 à Nantes, l'A2 à Valenciennes, l'A43 à Lyon, l'A7 à Marseille,

l'A186 à Montreuil et divers projets sont en gestation (FNAU, 2014).

Parallèlement à cette remise en cause des grandes voiries urbaines, une autre revendication s'étend : la baisse généralisée des vitesses. Le mouvement débute là encore, dès 1976, aux Pays-Bas, un pays à la tradition urbaine très ancienne : les villes nouvelles d'Almere et Lelystad, construites sur le nouveau polder de l'IJsselmeer, sont d'emblée entièrement aménagées en zone 30, hormis quelques artères limitées à 50 km/h. Les ingénieurs parlaient à l'époque d'« intégration » des trafics – on dirait aujourd'hui cohabitation – dans les quartiers à petite vitesse avec suppression du transit, et de « ségrégation » des trafics sur les artères, seules dotées d'aménagements cyclables.

Dès 1979, les Allemands nomment ce principe général : *Verkehrsberuhigung*, que les Français traduisent par « modulation de la circulation » et les Anglais par *traffic calming*. Lors d'un grand congrès qui se tient à Berlin en 1985, il est démontré que seule la généralisation des zones 30 à toute une ville a un sens pour la population et qu'il est incompréhensible de ne mettre que quelques quartiers en zone 30 (Umweltbundesamt, 1985). De nombreux travaux prouvent l'efficacité d'une telle mesure (Ewing, 1999). Dès lors, les « villes 30 » se multiplient en Europe (European Commission, 2004). Toutes les villes néerlandaises le sont dès la fin des années 1990, de nombreuses villes allemandes aussi (Berlin, Hambourg, Cologne...) et un nombre croissant de villes françaises (Lorient en 2011, toute la métropole grenobloise en 2016, Angers en 2017, Paris et Bordeaux en 2020... (15)).

Le retour en grâce des transports publics fait reculer la place accordée à la voiture. Dès les années 1950, les urbanistes démontrent qu'il est impossible d'accorder à l'automobile toute la place qu'elle réclame (Baker, Funaro, 1958 ; Smeed, 1961). Les transports publics sont réhabilités et la France redécouvre les avantages du tramway (Gardon, 2018). À Strasbourg, après vingt ans de débats tendus, la Ville supprime un flux de transit dans l'hypercentre de 50 000 véhicules par jour, pour faire place au tramway et requalifier les espaces publics alentours (Héran, 2018).

Bien qu'assez ambitieuse, toute cette contestation peut encore et toujours être considérée, à juste titre, comme une façon de reporter le trafic automobile en périphérie et non pas de le réduire vraiment (Reigner, Brenac, Hernandez, 2013). Et, en effet,

si le trafic automobile diminue dans le centre des villes calmées, il continue à augmenter en périphérie où prospèrent les projets de rocade (à Rouen avec le Contournement est, à Strasbourg avec le Grand contournement ouest, à Grenoble avec l'élargissement de l'A480, à Lyon avec le Contournement ouest, à Paris avec la Francilienne...) et de divers barreaux autoroutiers.

Certains auteurs considèrent, après tout, qu'il est normal de réduire la circulation et ses nuisances en centre-ville, mais qu'il convient de laisser la périphérie à la voiture, chaque mode de déplacement ayant son « domaine de pertinence », des parcs relais jouant le rôle d'interface entre ces deux mondes (Paul-Dubois-Taine, 2010 ; Buhler, 2015 ; Masboungi, 2015 ; Flonneau, Orfeuill, 2016). Ils oublient qu'il n'en a pas toujours été ainsi et que dans les années 1960-1980, il paraissait tout aussi normal que le trafic soit concentré dans les zones denses et qu'il soit possible de fuir ses nuisances pour se réfugier dans une périphérie alors tranquille.

La protection de la planète

Depuis les années 2000, l'objectif, surtout mis en avant par les environnementalistes, n'est plus de repousser le trafic toujours plus loin en se désintéressant de ses impacts globaux. Il est désormais de réduire l'utilisation de l'automobile au nom de la transition écologique, afin de lutter contre le dérèglement climatique, l'épuisement des ressources naturelles, l'artificialisation des sols et l'effondrement de la biodiversité. Il y a, en effet, urgence : « En moyenne pondérée, l'augmentation globale de l'ensemble des moyens de transport [dans le monde] est estimée à 3 % par an. » dans les prochaines décennies (Castaignède, 2019, p. 173). C'est pourquoi, des solutions autrefois assez consensuelles sont désormais contestées.

Même construites en grande périphérie, les autoroutes et voies rapides, ne sont plus acceptées sans de vives réactions. À Strasbourg, par exemple, les autorités locales et nationales qui défendent le Grand contournement ouest (GCO) – une autoroute de 24 km contournant l'agglomération – considèrent qu'il permettra non seulement de soulager l'autoroute A35 qui passe à proximité du centre-ville, mais aussi de la transformer à terme (plutôt lointain faute de financements) en boulevard urbain. Le projet détruira pourtant 350 ha d'excellentes terres, menacera plusieurs espèces protégées et augmentera globalement le trafic et ses nuisances. Aussi, une coalition d'opposants déterminés a multiplié les actions en tout genre, mais sans succès.

Tous les gros générateurs de trafic, comme les plus grands centres commerciaux, sont également dans le collimateur. Tel était le cas du gigantesque projet EuropaCity, au nord de Paris, prévoyant la consommation de 280 ha de terres fertiles et la construction de 500 000 m² de surface, qui, devant certes être desservi par la ligne 17 du Grand Paris Express, aurait néanmoins généré d'énormes flux automobiles. Face à la montée de la contestation, le projet a été abandonné, mais pourrait ressurgir sous d'autres formes.

Les parcs relais qui permettent aux automobilistes de stationner leur véhicule en périphérie et d'accéder plus facilement au centre-ville en transports publics sont eux aussi de plus en plus remis en cause par les analystes. Car ils facilitent l'étalement urbain, tout en stérilisant d'importantes surfaces à proximité immédiate de stations de transports publics qui pourraient être mieux utilisées par des projets immobiliers (logements, commerces, services...) (Frenay, 2001).

En périphérie urbaine, de nouvelles revendications apparaissent : la réalisation de trottoirs pour que les enfants puissent aller seuls à l'école sans être obligés d'être accompagnés en voiture, la création de terrasses pour les cafés-restaurants même si cela supprime quelques places de stationnement, la création d'un parvis libéré des voitures devant la mairie, l'église, l'école... ou la création de zones 30 dans les bourgs et les lotissements. En 2016, Grenoble Alpes Métropole a ainsi généralisé les zones 30 dans 45 des 49 communes de l'agglomération, y compris dans des communes périphériques isolées. Des avancées certes encore modestes mais qui montrent qu'il n'existe plus de territoires entièrement dévolus pour toujours à l'automobile.

Certains exigent désormais la baisse drastique des performances des véhicules, par réduction importante de leur masse et de leur vitesse (Bihouix, 2018). Il est, en effet, surprenant d'utiliser des véhicules dix fois plus lourds que leurs occupants, quand des microvoitures de moins de 100 kg ou de simples vélos suffiraient pour 90 % des déplacements urbains effectués. De même, il est curieux que la vitesse de pointe des véhicules automobiles soit si élevée, quand une vitesse deux à trois fois moindre serait suffisante dans la plupart des cas. D'où la promotion de solutions *low tech* plutôt que des véhicules autonomes, beaucoup plus économes en ressources non renouvelables (Carrey, 2019).

Il faut reconnaître à ces contestations radicales et globales une plus grande cohérence qu'aux objections jusqu'ici

limitées et locales, même si elles ont nécessairement moins de chance d'être entendues et d'aboutir à des remises en cause. Le système automobile n'a pas de frontière (Dupuy, 1999) et seule une action à grande échelle peut parvenir à réduire son emprise.

CONCLUSION

L'histoire de l'avènement du tout automobile, de sa contestation par divers opposants, et des réactions en retour des défenseurs de l'automobile (16) reste encore largement à écrire. En France, les historiens ne s'en sont pas encore emparés (17). Seuls quelques spécialistes de la mobilité ont mené certaines investigations, sans exploiter toutes les archives. Des thèses ou des monographies plus fouillées existent mais sur telle ville, telle période ou sur des mobilités alternatives comme les transports publics.

Quoi qu'il en soit, le champ de la contestation du tout automobile s'est considérablement élargi. Les premiers mouvements d'opposition, nés dans les années 1920 aux États-Unis, pouvaient être assimilés à des réactions de type NIMBY (*not in my backyard* – pas dans mon jardin), mais à partir des années 1960, c'est plutôt « pas dans ma ville » et, depuis quelques années, c'est désormais « pas sur ma planète ». Certes, cette attitude peut sans doute masquer un syndrome NIMBY chez certains opposants isolés, mais il serait absurde de réduire les actions des ONG à cet aspect.

Dans cette évolution, les nuisances de l'automobile restent un sujet crucial et hypersensible, car c'est la découverte progressive de leur ampleur qui justifie et nourrit la mobilisation des populations. On comprend dès lors pourquoi le seul fait de vouloir aborder ce sujet est déjà considéré par les défenseurs de l'automobile comme une attitude hostile. Il ne s'agit pourtant que de tenter d'établir un diagnostic lucide des externalités négatives engendrées. Or le sujet est fort complexe, car de nouvelles difficultés ne cessent d'apparaître au fur et à mesure que la réflexion progresse. Le caractère systémique des nuisances, par exemple, est encore à peine exploré (voir notre tentative *in* : Héran, 2011).

Enfin, la sortie du tout automobile suppose nécessairement une nouvelle hiérarchisation des modes de déplacement qui consiste à donner la priorité à ceux qui génèrent le moins de nuisances, tout en étant les plus fragiles et les plus urbains, à savoir : d'abord les piétons, puis les cyclistes, ensuite les usagers

des transports publics et enfin les automobilistes (Gehl, 2013 ; Hérán, 2017). Ce qui revient à réclamer « des rues pour tous » (Monheim, Monheim-Dandorfer, 1990 ; Bonanomi, 1990 ; European Commission, 2004 ; CNT, 2005). Toute la difficulté est alors de réussir cette transition.

Frédéric Hérán, maître de conférences en économie à l'université de Lille, HDR en aménagement et urbanisme, travaille sur la mobilité urbaine et la cohérence des politiques de déplacements. Il a publié plusieurs ouvrages notamment sur les nuisances des transports (Les effets externes négligés, *La Documentation française*, 2000), l'effet de coupure des grandes infrastructures en milieu urbain (La ville morcelée, *Economica*, 2011) et les modes actifs (Le retour de la bicyclette. Une histoire des déplacements urbains en Europe de 1817 à 2050, *La Découverte*, 2014). frederic.heran@univ-lille.fr – <http://heran.univ-lille1.fr>

NOTES

(1) Je remercie Jean-Pierre Orfeuil pour ses remarques judicieuses, ainsi que les lecteurs anonymes de l'article, tout en restant seul responsable du contenu de cet article.

(2) Voici quelques expressions équivalentes : « car-centred development », « all for cars transport policy » ou « all-car policy ».

(3) Soit des dizaines de documents consultés et seulement deux définitions trouvées, signalées dans la suite de cet article.

(4) C'est la définition retenue par une urbaniste : « l'ère du tout automobile, c'est-à-dire des espaces et des milieux de vie aménagés en fonction des déplacements faits en voiture motorisée » (Poitras, 2015, p. 9).

(5) Ce raisonnement a été régulièrement effectué. Par exemple : « Si tous ceux qui viennent à New York en transports en commun s'y rendaient en voiture, toute la partie de Manhattan située au sud de la 50^e rue devrait être transformée en parcs à étages » (Baker, Funaro, 1958, p. 18).

(6) Dès 1974, soit avant l'ouvrage de Philipponneau (1976), le débat était déjà centré sur la question : faut-il accorder la priorité à l'automobile ou aux transports publics ? La revue *Transports urbains* parlait ainsi de « Renverser les priorités » (cf., par exemple, l'expérience pionnière de Besançon relatée par son initiateur, André Régani, 1975).

(7) Selon les slogans publicitaires de l'époque, le Solex était « La bicyclette qui roule toute seule » et la mobylette, « Un vélo avec un bon petit vent arrière permanent ».

(8) Et Jean Chaumien, le fondateur de la Fédération française des usagers de la bicyclette, en 1980, d'annoncer partout, non sans malice : « Je suis un résidu ! »

(9) Observatoire national interministériel de la sécurité routière, *La sécurité routière en France. Bilans de l'accidentalité des années 2012 à 2018*.

(10) Il s'agit notamment des avenues de l'Opéra, du Général Leclerc, d'Italie, Denfert-Rochereau, de la porte de Clignancourt et d'une partie de l'avenue de Wagram, ainsi que des boulevards du Montparnasse, de Magenta et d'une partie des boulevards Malesherbes, Haussmann et Raspail, et enfin des rues Froidevaux et d'Aubervilliers, du Quai de Bercy et de tous les boulevards des Maréchaux.

(11) En 1969, pour réduire les embouteillages qui dégénéraient, l'État français décide de construire en urgence des autoponts – ou viaducs métalliques démontables (VMD) – au-dessus des carrefours les plus critiques. 76 ouvrages seront commandés puis réalisés en cinq ans (voir : <https://fr.wikipedia.org/wiki/Autopont>).

(12) Laetitia Van Eeckhout, Diesel : aucun constructeur ne respecte les normes, *Le Monde* du 7 avril 2016.

(13) La somme des polluants a un impact plus important que la somme des impacts de chaque polluant.

(14) Voir le site du New Urbanism qui les recense : www.newurbanism.org.

(15) Voir le site <https://ville30.org> qui en tient la chronique.

(16) Ce dernier aspect, non abordé dans cet article, mériterait à lui seul de considérables développements : le poids des lobbies industriels, l'attachement de certains publics aux performances du véhicule, la dimension symbolique de l'automobile... freinent les évolutions.

(17) Contrairement aux États-Unis, où un tel travail est déjà bien entamé (voir : Norton, 2011).

BIBLIOGRAPHIE

AGAM, 2012, *Exposition « Marseille, de la ville à la métropole »*, Agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise. [En ligne] Disponible à l'adresse : <http://www.agam.org/fr/dossiers-agam/archives-dossiers/exposition-marseille-de-la-ville-a-la-metropole.html> (consulté le 6 avril 2020)

BACOT P., DOUZOU L., HONORÉ J.-P., 2008, Chrononymes. La politisation du temps, *Mots. Les langages du politique*, n° 87, p. 5-12.

BAKER G., FUNARO B., 1958, *Parking*, New York: Reinhold Publishing Co.

BATTAGLIA V., LAGARDE Y., 2014, *Impact du cycle de feux sur la capacité, l'acceptabilité de l'attente aux feux et la sécurité*, CEREMA, Direction Territoriale Méditerranée.

BAUPIN D., 2007, *Tout voiture, no future. Il y a une vie après l'automobile*, Paris : L'Archipel.

- BIGEY M., SCHMIDER A., 1971, *Les transports urbains*, Paris : Éditions universitaires.
- BIHOUIX Ph. (dir.), 2018, *Vers des technologies sobres et résilientes. Pourquoi et comment développer l'innovation « low-tech » ?*, La Fabrique écologique. [En ligne] Disponible à l'adresse : <https://www.lafabriqueecologique.fr/app/uploads/2019/03/technologies-sobres-et-r%C3%A9silientes.pdf> (consulté le 6 avril 2020)
- BONANOMI L., 1990, *Le temps des rues. Vers un nouvel aménagement de l'espace rue*, École polytechnique fédérale de Lausanne, GCR, IREC.
- BONNEUIL C., FRESSOZ J.-B., 2016, *L'Événement anthropocène. La Terre, l'histoire et nous*, Paris : Seuil.
- BRUITPARIF, 2019, *Impacts sanitaires du bruit des transports dans la zone dense de la région Île-de-France*, Paris : Bruitparif.
- BUCHANAN C. D., 1963, *Traffic in Towns*, London : HMSO. [traduction : *L'automobile dans la ville*, Paris : Imprimerie nationale, 1965].
- BUHLER T., 2015, *Déplacements urbains : sortir de l'orthodoxie. Plaidoyer pour une prise en compte des habitudes*, Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes.
- CASTAIGNÈDE L., 2019, *Airvire ou la face obscure des transports. Chronique d'une pollution annoncée*, Montréal : Éditions Écosociété.
- CARREY J., 2019, L'avenir est au transport low-tech et les véhicules autonomes doivent être abandonnés, *Le Monde* du 3 mai.
- CETUR, 1988, *Carrefours à feux*, Bagneux : CETUR.
- CHARBONNEAU B., 1967, *L'hommauto*, Paris : Éditions Denoël.
- CHERKI E., MEHL D., 1979, *Les nouveaux embarras de Paris : de la révolte des usagers des transports aux mouvements de défense de l'environnement*, Paris : François Maspero.
- CNT – CONSEIL NATIONAL DES TRANSPORTS, 2005, *Une voirie pour tous. Sécurité et cohabitation sur la voie publique au-delà des conflits d'usage*, 2 tomes, Paris : CNT.
- CROZET Y., JOLY I., 2004, Budgets temps de transport : les sociétés tertiaires confrontées à la gestion paradoxale du « bien le plus rare », *Les Cahiers scientifiques du transport*, n° 45, p. 27-48.
- DEBOUVERIE Y., DUPUY J.-P., 1974, *L'automobile chronophage*, Paris : CEREBE.
- DELFINI A., 2017, *La ville conflictuelle. Luttres pour le logement et transformations des quartiers populaires. Le faubourg de Fives à Lille (1969-2016)*, thèse de sociologie sous la direction d'A. Hammouche, Université de Lille 1.
- DEMOLI Y., LANNON P., 2019, *Sociologie de l'automobile*, Paris : La Découverte, collection Repères.
- DORIER E., DARIO J., 2016, Les résidences fermées en France, des marges choisies et construites, in : Gréillon É., Alexandre F., Sajaloli B. (dir.), *La France des marges*, Paris : Armand Colin, p. 213-224.
- DUPUY G., 1999, *La dépendance automobile. Symptômes, analyses, diagnostic, traitements*, Paris : Anthropos.
- DUPUY J.-P., ROBERT J., 1976, *La trahison de l'opulence*, Paris : PUF.
- EUROPEAN COMMISSION, 2004, *Reclaiming city streets for people. Chaos or quality of life?*, Luxembourg : Office for Official Publications of the European Communities.
- EWING R., 1999, *Traffic calming. State of the practice*, Report FHWA-RD-99-135, Washington DC: US Department of Transportation, Federal Highway Administration.
- FLAMM M., 2008, L'industrialisation de l'auto-partage en Suisse, *Flux*, 2008/2-3 (n° 72-73), p. 152-160.
- FLONNEAU M., 1999, Temps réel et longue durée, l'automobile dans l'espace parisien, *Bulletin de l'association géographique française*, n° 1, p. 14-31.
- FLONNEAU M., 2006, L'automobile au défi de ses excès. Le moment Pompidou, le « tout automobile », mythes et réalités, in : Griset P. (dir.), *Georges Pompidou et la modernité. Les tensions de l'innovation, 1962-1974*, Bruxelles : Peter Lang, p. 25-36.
- FLONNEAU M., ORFEUIL J.-P., 2016, *Vive la route, vive la République !*, La Tour d'Aigues : Éditions de L'Aube.
- FNAU, 2014, *Les métamorphoses de l'autoroute urbaine*, Paris : Éditions Alternatives, Points FNAU.
- FRENAY P., 2001, P+R versus urbanisation autour des nœuds de transports publics, *Transport environnement circulation*, n° 166, p. 20-29.
- GARDON S. (dir.), 2018, *Quarante ans de tramways en France*, Lyon : Les Éditions Libel et Rails & Histoire.
- GARDON S., 2007, Pouvoirs urbains et ingénieurs de l'État. La construction d'infrastructures routières dans la région lyonnaise au vingtième siècle, *Métropoles*, 2/2007. DOI : 10.4000/metropoles.462
- GEHL J., 2013, *Pour des villes à échelle humaine*, Montréal : Éditions Écosociété.
- GERONDEAU C., 1977, *Les transports urbains*, Paris : PUF, Que sais-je ?, 2^e éd.
- GORZ A., 1973, L'idéologie sociale de la bagnole, *Le Sauvage*, n° de sept.-oct.
- GOURDON J.-L., 1998, Circulation urbaine : guerre ou paix ?, *Cahiers de Médiologie*, n° 5, p. 175-182.
- GRENON M., 1973, *Ce monde affamé d'énergie*, Paris : Robert Laffont.
- HÉRAN F., 2011, Pour une approche systémique des nuisances liées aux transports en milieu urbain, *Les Cahiers scientifiques du transport*, n° 59, p. 83-112.
- HÉRAN F., 2014, *Le retour de la bicyclette. Une histoire des déplacements urbains en Europe de 1817 à 2050*, Paris : La Découverte, Poche.
- HÉRAN F., 2017, Vers des politiques de déplacements urbains plus cohérentes, *Noroi*, n° 245, p. 89-100.
- HÉRAN F., 2018, Le retour mouvementé du tramway à Strasbourg (1971-1994) : 20 ans de débats, in : Gardon S. (dir.), *Quarante ans de tramways en France*, Lyon : Les Éditions Libel et Rails & Histoire, p. 41-58.
- HUBERT M., 2008, L'Expo 58 et le « tout à l'automobile ». Quel avenir pour les grandes infrastructures routières urbaines à Bruxelles ?, *Brussels Studies*, [En ligne], Collection générale, n° 22. DOI : 10.4000/brussels.621
- ILICH I., 1973, *Énergie et équité*, repris in : *Œuvres complètes*, 2003, volume 1, Paris : Fayard, p. 379-447.
- JACOBS J., 1961, *The Death and Life of great american Cities*, New York : Random House. [traduction : 1991, *Déclin et survie des grandes villes américaines*, Liège : éd. Pierre Mardaga].

- LARROQUE D., 1989, Apogée, déclin et relance du tramway en France, *Culture technique*, n° 19, p. 54-63.
- LE CORBUSIER, 1933, *La Charte d'Athènes*, éd. de 1957, Paris : Minuit.
- LE CORBUSIER, 1946, *Manière de penser l'urbanisme*, rééd. 1963, Paris : Gonthier.
- LECROART P., 2012, De la voie rapide à l'avenue urbaine : la possibilité d'une « autre » ville ?, *Note rapide Territoires*, n° 606.
- LEFÈVRE C., 1984, Où les tramways font la ville. Los Angeles, *Les Annales de la recherche urbaine*, n° 21, p. 85-105.
- LÉVY J., 1994, Urbanité : à inventer. Villes : à décrire, *Les Annales de la recherche urbaine*, n° 64, p. 11-16.
- LIEUTIER G., 1997, Déplacements urbains. Les solutions mises en œuvre dans les villes italiennes : les ZTL, zones à trafic limité, *Transports urbains*, n° 94, p. 5-14.
- MANDARD S., 2019, La pollution de l'air tue deux fois plus que ce qui était estimé, *Le Monde* du 12 mars.
- MASBOUNGI A. (dir.), avec la collaboration de Güller M., Segouin N., Petitjean A., 2015, *Ville et voiture*, Marseille : Parenthèses Editions, collection Projet urbain.
- MOHL R. A., 2002, Urban Expressways and the Central Cities in Postwar America, in: Mohl R. A., *The Interstates and the Cities: Highways, Housing, and the Freeway Revolt*, Research Report, Poverty and Race Research Action Council, p. 1-25.
- MOHL R. A., 2004, Stop the Road, Freeway Revolts in American Cities, *Journal of Urban History*, Vol. 30, No. 5, p. 674-706.
- MONHEIM H., MONHEIM-DANDORFER R., 1990, *Straßen für alle. Analysen und Konzepte zum Stadtverkehr der Zukunft*, Hamburg: Rasch und Röhrling.
- NORTON P. D., 2011, *Fighting Traffic: The Dawn of the Motor Age in the American City*, Cambridge (Mass.): The MIT Press.
- OFFNER J.-M., 1986, Les transports publics urbains en France depuis 1970, *Les Annales de la recherche urbaine*, n° 31, p. 106-113.
- ORFÈUIL J.-P., 2001, L'automobile en questions, *Problèmes politiques et sociaux*, n° 851, Paris : La Documentation française.
- PAUL-DUBOIS-TAINE O. (Président de la mission), 2010, *Les nouvelles mobilités : adapter l'automobile aux modes de vie*, Rapports&Documents n° 32, Centre d'analyse stratégique, Paris : La documentation française.
- PERRY C., 1984, *Original Neighborhood Unit Concept. Residential Environments and Public Policy*, New York : Springer Science and Business Media [1929].
- PHILIPPONNEAU M., 1976, *Changer la vie, changer la ville*, préface de F. Mitterrand, La Baule : Ed. Breiz.
- PHILIPPONNEAU M., 1994, *Le Val à Rennes ???*, Spézet : Éd. Nature et Bretagne.
- POITRAS C., 2015, *La ville en mouvement. Les formes urbaines et architecturales du système automobile, 1900-1960*, CIEQ (Centre interuniversitaire d'études québécoises). [En ligne] Disponible à l'adresse : https://cieqinternet.uqtr.ca/_BD_WEB/CIEQ/RC_Data_FMS/CIEQ_WEB/multimedia/ISBN978-2-921926-51-5.pdf (consulté le 6 avril 2020)
- POULIT J., 1971, La circulation urbaine, *Revue générale des routes et des aérodromes*, n° 462, fév., p. 59-78.
- RÉGANI A., 1975, Priorité aux transports collectifs : Besançon ville pilote, *Transports urbains*, n° 30, janv.-mars, p. 29-32.
- REIGNER H., BRENAC T., HERNANDEZ F., 2013, *Nouvelles idéologies urbaines. Dictionnaire critique de la ville mobile, verte et sûre*, Rennes : Presses universitaires de Rennes.
- SAUVY A., 1965, *Mythologie de notre temps*, Paris : Payot.
- SAUVY A., 1968, *Les 4 roues de la fortune. Essai sur l'automobile*, Paris : Flammarion.
- SCIMEMI G. (dir.), 1975, *Better towns with less traffic*, Conclusions of the OECD Conference held in Paris, Paris: OECD, 14-16 April.
- SMEED R. J., 1961, *The traffic problem in towns*, Manchester: Manchester statistical Society. [traduction : 1965, *Le problème de la circulation dans les villes*, Arcueil : SERC].
- STEIN C. S., WRIGHT H., 1965, *Radburn, Town for the Motor Age*, Irvington: New Jersey Home Builders Association.
- TRIPP A., 1942, *Town Planning and Road Traffic*, London: E. Arnold & Co.
- UMWELTBUNDESAMT, 1985, *Kolloquium Forschungsvorhaben Flächenhafte Verkehrsberuhigung* [(Bureau fédéral de l'environnement, Colloque sur les projets de modération de la circulation à grande échelle], Berlin.
- VÄHL H. G., GISKES J., 1988, *Urbanisme et trafic, de la guerre à la paix*, Bagneux : CETUR.
- WIEL M., 1999, *La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée*, Liège : Éditions Pierre Mardaga.
- WIEL M., 2007, *Pour planifier les villes autrement*, Paris : L'Harmattan.
- WOLFORD A., 2015, *Le choix du tout-à-l'automobile à Montréal (1953-1967) : un contexte propice à l'aménagement de l'échangeur Turcot*, mémoire présenté à la Faculté des arts et des sciences, Université de Montréal.

Résumé – Frédéric Héran – La remise en cause du tout automobile

Le « tout automobile » est un chrononyme rétrospectif ayant pour but de caractériser après coup une période historique, en vue de dénoncer ses excès. Il peut pourtant être clairement défini comme la priorité accordée à la voiture, en toutes circonstances ; les autres modes de déplacement ayant le droit d'exister et même de se développer, à condition toutefois de ne pas entraver l'usage de l'automobile. Ainsi précisé, c'est un concept opératoire qui révèle les logiques sous-jacentes des solutions mises œuvre pendant l'essor de l'automobile. La circulation génère cependant de nombreuses externalités négatives. Or, l'analyse de ces nuisances et de leurs impacts ne cesse de progresser, nourrissant de ce fait une opposition grandissante, à l'égard des modes individuels motorisés.

La remise en cause du tout automobile se résume ainsi à des luttes visant à ne plus forcément accorder la priorité à la voiture. Trois époques peuvent être distinguées, selon la profondeur et l'étendue de la contestation. La première, qui a débuté dès les années 1920 aux États-Unis, ne cherche qu'à protéger les quartiers, en reportant le trafic dans les artères alentour. La seconde, engagée dans les années 1960, vise à protéger les zones denses en reportant le trafic en périphérie. La troisième, plus récente, a désormais l'ambition de protéger la planète rendant la contestation plus cohérente. Mais ces époques se chevauchent en partie et sont décalées dans le temps, selon les territoires et l'importance des nuisances auxquelles ils sont soumis.

Mots-clés : tout automobile, externalités négatives, modération de la circulation

Abstract – Frédéric Héran – Reconsidering 'all-car policy'

"All car policy" is a retrospective chrononym intended to characterize a historical period after the fact, with a view to denouncing its excesses. However, it can be clearly defined as the priority given to the car in all circumstances; other modes of travel having the right to exist and even to develop, provided they do not hinder the use of the automobile. It is thus an operative concept that reveals the underlying logics of the solutions implemented during the car boom. Traffic generates, nevertheless, many negative externalities. The analysis of these problems and their impacts is constantly progressing, thereby fuelling growing opposition to individual motorised modes of transport.

The questioning of all-car policy thus boils down to struggles towards no longer necessarily giving priority to the car. Three eras can be distinguished, depending on the depth and extent of the contestation. The first, which began in the 1920s in the United States, sought only to protect neighbourhoods by diverting traffic to the surrounding arteries. The second, which began in the 1960s, attempted to protect dense areas by diverting traffic to the outskirts. The third, more recent era now has the ambition to protect the planet, making protest more coherent. Yet, these periods overlap in part and are staggered in time, depending on the territories and the extent of the problems to which they are subjected.

Keywords: 'all-car policy', negative externalities, traffic calming