

Déplacements urbains : pourquoi les maires se trompent sur l'opinion de leurs administrés

Frédéric HERAN, économiste

Article paru en 2000 dans *Transports Urbains*, n° 102, pp. 13-20.

frederic.heran@univ-lille1.fr

Plusieurs sondages ont montré que les maires — et plus généralement les décideurs et les leaders d'opinion — sous-estiment fortement l'adhésion des populations à des politiques de modération de la circulation automobile et favorisant l'usage des transports publics, de la bicyclette et de la marche (section I).

Pour comprendre ce curieux phénomène, les explications avancées en France, dont la plupart sont résumées dans une récente contribution de Jean-Marie Guidez du CERTU et Anne Meyer de l'UTP (1999), méritent d'être approfondies (section II).

Cette étude voudrait en effet proposer d'autres explications, en s'inspirant notamment de réflexions allemandes, pour susciter un débat (section III).

On comprend aisément que l'enjeu d'un tel débat n'est pas mince. Si les élus appréciaient mieux l'opinion de leurs administrés, ils développeraient sans doute des politiques de déplacement autrement plus favorables aux modes alternatifs à l'automobile.

I — L'estimation erronée des maires

Deux sondages sont à l'origine de cette découverte (§ 1 et 2), mais d'autres enquêtes sont concordantes (§ 3).

1. Le sondage français de 1996

Après les trois sondages de 1991, 1992 et 1993, un nouveau sondage d'opinion sur les déplacements urbains de province a été réalisé en 1996 auprès d'un échantillon représentatif de 1000 personnes de 15 ans et plus des agglomérations de plus de 30 000 habitants (hors Ile-de-France). Simultanément et pour la première fois, une enquête portant sur les mêmes thèmes a été conduite auprès d'un échantillon de 200 maires. Les résultats, présentés au dernier congrès du GART en novembre 1999 à Mulhouse, sont particulièrement instructifs et ont été très remarqués. Voici ci-après le résultat principal.

	Grand public	Grand public vu par les maires	Maires
A votre avis, faut-il limiter l'usage de la voiture afin d'améliorer la circulation en ville ?	72 %	27 %	68 %

Les auteurs commentent : « Ce résultat est fondamental. Maires et citoyens ont la même forte propension à déclarer vouloir la limitation de la voiture en ville. Mais les maires prêtent à leurs administrés un point de vue bien plus timoré et les imaginent plus pro-voiture. En effet, les élus pensent que seule une minorité d'administrés (à peine plus d'un quart d'entre eux) souhaite cette limitation. On retrouve, dans cette enquête, un résultat semblable à celui observé dans l'enquête conduite par l'UITP en 1991 auprès d'élus européens responsables de transport. » (Guidez et Meyer, 1999, p. 8)

D'autres questions confirment ce résultat, notamment :

Etes-vous plutôt d'accord pour :	Grand public	Grand public vu par les maires	Maires
• limiter fortement la circulation automobile au centre-ville	80 %	51 %	84 %
• limiter fortement le stationnement dans le centre-ville	65 %	36 %	75 %
• créer plus de zones piétonnes	84 %	71 %	89 %
• développer les transports publics	93 %	86 %	95 %

2. Le sondage européen de 1991

Déjà en 1991, une « enquête européenne sur l'accessibilité aux centres-villes » (UITP, CEE, 1991) réalisée auprès de 15 000 citoyens de la Communauté européenne âgés de plus de 15 ans et de 157 élus de 7 des 12 pays de la Communauté européenne donnait les résultats suivants (Duchêne, 1991-92) :

A votre avis, faut-il :	Grand public	Grand public vu par les élus	Elus
• limiter la circulation dans les centres	71 %	48 %	80 %
• limiter le stationnement dans les centres	53 %	36 %	59 %
• créer plus de zones piétonnes	75 %	51 %	93 %
• développer les transports publics	80 %	61 %	93 %

Les écarts sont encore plus grands quand on pose les questions suivantes :

Faut-il donner la priorité sur l'automobile :	Grand public	Grand public vu par les élus	Elus
• aux piétons	85 %	43 %	90 %
• au transport public	84 %	49 %	85 %
• aux cyclistes	73 %	30 %	69 %

Aucun doute, « les élus surestiment l'attachement de la population à l'usage de l'automobile en ville » commente Chantal Duchêne.

Ainsi, non seulement les élus français se trompent fortement, mais ils se trompent avec constance et comme dans les autres pays européens.

3. Autres sondages

Sur le premier point — l'adhésion des populations à des politiques favorables aux modes alternatifs à l'automobile — de nombreux sondages réalisés en France confirment cette opinion :

- Depuis 1991, quatre enquêtes successives impulsées par le regroupement de l'ADEME, du CETUR / CERTU, du GART, rejoints par l'UTP indiquent, par exemple, qu'à la question « A votre avis, pour améliorer la circulation en ville, faut-il limiter l'usage de la voiture ? », 66 % des Français répondent « oui » en 1991, 71 % en 1992, 72 % en 1993 et 72 % en 1996 (CETUR, 1991 ; Bressé et al., 1993, ADEME et al., 1994, Guidez et Meyer, 1999).
- Plus anciennes, les enquêtes du CREDOC montrent que cette opinion existait dès 1981 et qu'après « une dégradation du consensus pour limiter l'usage de l'automobile » au cours des années 80, comme le soulignait le CETUR (1990, p. 64), le « consensus » s'est rétabli au cours des années 90.
- De nombreuses enquêtes ménages ont obtenu des résultats semblables aux questions du même type posées dans leur volet « opinion » (par exemple, Grenoble 1978, 1985, 1992).
- On pourrait également citer les résultats de diverses consultations réalisées à la demande de collectivités locales auprès de leur population souvent au lendemain d'élections.
- Aujourd'hui, les sondages réalisés lors des journées « En ville sans ma voiture » dans différentes villes de France sont sans équivoque. Même si certains Français doutent fort de l'efficacité de ces journées pour changer les habitudes de déplacement, ils sont très majoritairement favorables à la reconduction de l'expérience et beaucoup souhaitent même son extension (par exemple, à Lille).

Bref, c'est un résultat aujourd'hui bien établi et que l'on observe depuis la crise pétrolière de 1974 et la montée des préoccupations écologiques, face aux nuisances croissantes liées à l'envahissement automobile. Ce constat est encore plus marqué dans la plupart des autres pays européens (UITP, CEE, 1991).

Sur le deuxième point — la mauvaise appréciation par les maires et plus largement par les décideurs de l'opinion de la population sur les déplacements urbains —, les enquêtes « d'opinion sur l'opinion » disponibles sont beaucoup plus rares. Outre les deux sondages déjà cités, Brög et Erl évoquent brièvement le cas de Graz en Autriche où, en 1989, les « leaders d'opinion » pensent que moins de la moitié de la population est « favorable aux transports écologiques » (49 %), alors qu'en fait elle s'y déclare favorable à 85 % (1996, p. 57).

II — Les explications habituellement proposées et leurs limites

Comment expliquer cette estimation erronée des maires ? Plusieurs explications ont été avancées. On partira des « trois hypothèses » de Guidez et Meyer (§ 1 à 3) auxquelles on ajoutera quelques considérations souvent entendues (§ 3 et 4). A chaque fois, on soulignera les limites de ces arguments.

1. L'influence du « lobby automobile »

Guidez et Meyer expliquent : « Les élus ont une vision "déformée" de l'opinion publique, car ils subissent en première ligne les réactions de certains groupes sociaux. L'argument selon lequel un élu local peut difficilement se faire élire sans les commerçants reste toujours d'actualité. Un maire peut avoir tendance à privilégier, quand il s'interroge sur le devenir de sa ville, l'avis des commerçants et des entrepreneurs locaux. » Et d'ajouter en complément : « Par définition, les élus entendent peu la "majorité silencieuse" qui peut s'exprimer dans un sondage d'opinions. » (1999, p. 8)

Ainsi, les élus seraient sous influence de tous ceux qui défendent l'utilisation prioritaire de l'automobile en ville. Ce « lobby » rassemblerait pour l'essentiel :

- les grands utilisateurs de la voiture : les commerçants et les milieux d'affaires, mais aussi les professions libérales ou les chauffeurs de taxi...
- les salariés qui vivent pour l'essentiel des activités liées à l'automobile (plus d'un million de personnes en France),
- ceux qui ont organisé leur vie autour de l'usage exclusif de l'automobile pour se déplacer et qui s'en estiment satisfaits (une partie de ces usagers exclusifs se sentent captifs de l'automobile).

Ces trois groupes se recoupent en partie. Mais pour important que soit ce « lobby », il ne constitue pas pour autant, et de loin, la majorité de la population, même s'il se croit et se dit souvent majoritaire.

Autrement dit, les élus croient que les « pro-voiture » sont majoritaires dans l'opinion ou qu'au moins ils constituent des leaders d'opinion suivis par une majorité de la population sur ce plan.

Mais doit-on se satisfaire de cette seule explication. Ce serait en effet admettre, d'une part que les élus connaissent mal leurs administrés et notamment l'importance relative des différents groupes sociaux, et d'autre part qu'ils sont facilement influençables, alors qu'ils ont l'habitude d'être confrontés à toutes sortes de groupes de pression. C'est proposer là une image bien peu flatteuse des élus, même si elle est dans l'air du temps. On peut rappeler, en outre, que ces élus cherchent le plus souvent à être réélus et n'ont donc aucun intérêt à se tromper aussi lourdement au risque de perdre nombre de leurs partisans.

2. L'autocensure des élus

Guidez et Meyer avancent ensuite une deuxième interprétation : « les élus, conscients du décalage fréquent entre déclarations et réelles volontés d'agir, "autocensurent" d'office l'opinion de leurs administrés. » (ibid.).

En d'autres termes, les élus croient qu'on leur demande si les citoyens sont eux-mêmes « prêts à renoncer à utiliser la voiture en ville » (et non pas d'estimer si les citoyens pensent qu'il faut « limiter l'usage de la voiture afin d'améliorer la circulation en ville »). Ils pensent ou voudraient qu'on les interroge sur ce fameux décalage entre opinion et pratique. Car c'est bien la question de l'évolution des pratiques qui les préoccupe.

Autre interprétation possible : les élus ne veulent pas croire qu'il existe un tel décalage entre l'opinion et la pratique de leurs administrés : si les citoyens roulent si nombreux en voiture, ils

ne peuvent pas être vraiment favorables à des politiques de réduction de l'usage de la voiture en ville.

Mais ce décalage concerne tout autant les élus que leurs administrés. En conséquence, les élus ne devraient pas être prêts non plus à renoncer à utiliser leur voiture en ville. Et pourtant, ils répondent eux aussi qu'il faut limiter cet usage. Bref, cette explication paraît assez mince.

3. Des élus frileux

Enfin, troisième interprétation, toujours selon Guidez et Meyer : « les administrés seraient "en avance" sur la classe politique, qui serait sur ce thème plutôt "frileuse" », estiment-ils sans autres commentaires (ibid.).

L'âge des élus — plus avancé que la moyenne de la population — pourrait expliquer en partie cette attitude. Pour les générations anciennes, l'automobile représente la conquête d'une mobilité aisée, alors que pour les plus jeunes, c'est aussi et parfois d'abord la source de nombreuses nuisances : accidents, encombrements, bruit, pollution...

Mais d'autres considérations invalident ce point de vue. Les élus qui disposent à la fois d'une expérience politique et des conseils de techniciens à leur service devraient maîtriser beaucoup mieux le dossier des déplacements urbains que la plupart de leurs administrés et s'avérer capables de proposer des solutions d'avenir. D'ailleurs, le fait qu'ils se croient bien plus favorables que leurs administrés à la limitation de l'usage de la voiture en ville montre bien qu'ils ne se considèrent pas du tout frileux, mais plutôt comme une avant-garde.

4. Des élus mal conseillés

Une autre explication parfois avancée consiste à affirmer que les élus ne disposeraient pas de techniciens suffisamment compétents pour les sensibiliser à l'opinion véritable de leurs administrés et pour leur apporter les solutions correspondantes. Les techniciens utiliseraient des compétences acquises à l'époque du tout automobile triomphant et n'auraient pas su se remettre en cause.

Ce point de vue est souvent formulé à demi-mots par les bureaux d'études qui y trouvent évidemment intérêt. Il va de soi que c'est là sous-estimer un peu vite les techniciens et tous ceux qui mettent à jour et diffusent les connaissances dans ce domaine. C'est aussi, encore une fois, sous-estimer les élus qui sauraient dans ce cas mal s'entourer.

En conclusion, toutes ces explications contiennent sans doute une part de vérité, mais paraissent toutes assez contestables et semblent bien insuffisantes pour rendre compte de l'estimation erronée des maires. Il convient donc d'explorer d'autres hypothèses.

III — Autres explications possibles

Au moins trois autres explications méritent qu'on s'y attarde (§ 1 à 3). Toutes les trois s'inspirent de travaux allemands disponibles en français.

1. Les représentations des décideurs façonnées par leurs pratiques modales

Une explication classique développée en Allemagne depuis de nombreuses années par Socialdata et notamment son directeur Werner Brög est de rappeler que « c'est chez les actifs masculins qu'on trouve le plus d'automobilistes. Or, ce groupe ne représente qu'un quart environ de la population, il comprend au moins les trois quarts des décideurs » (Brög et Erl, 1994, p. 13). Et plus loin : « ... la planification a souvent été centrée sur les comportements des hommes actifs, favorables à l'usage de la voiture particulière, et a fortement représenté leurs exigences. En conséquence, les planificateurs ont sous-évalué l'importance des déplacements à pied et bien souvent ignoré le potentiel des déplacements à bicyclette (ibid., p. 117).¹

Bref, les décideurs, et notamment les élus, se déplacent essentiellement en voiture et croient que la majorité de leurs concitoyens font de même. Les représentations des décideurs sont façonnées par leurs pratiques modales.²

C'est, par exemple, ce qu'indique fort bien la répartition des déplacements effectués à Lyon en 1995, selon l'âge, le sexe et le mode (cf. le graphique ci-après). On s'aperçoit que les hommes actifs — groupe qui ne représente ici que le tiers de la population mais dont font partie la plupart des élus — roulent beaucoup plus en voiture comme conducteurs que les femmes, les retraités ou les enfants.

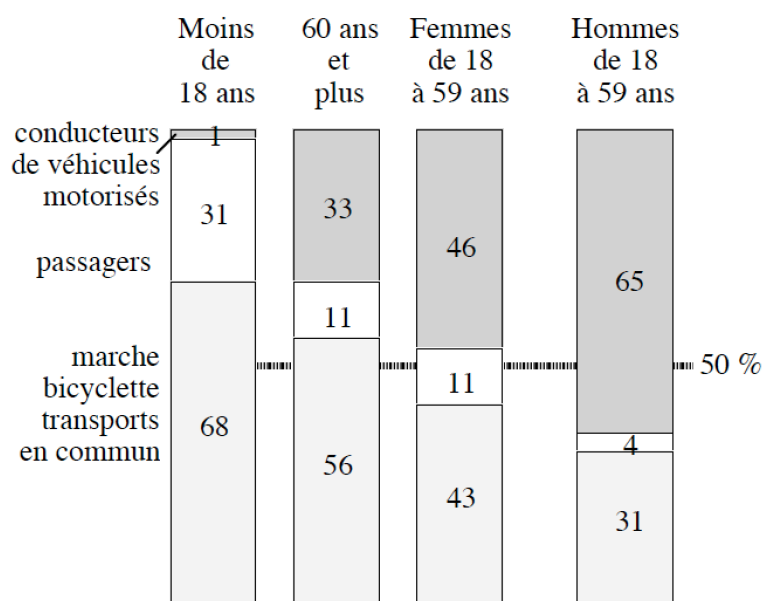
Ainsi, les élus seraient moins soumis à un prétendu lobby automobile qu'à leur propre expérience. Ou encore les meilleurs alliés du « lobby automobile » sont les élus eux-mêmes, grands utilisateurs de la voiture. Les pro-voiture n'ont guère besoin de se manifester : c'est sans même s'en rendre compte que les élus travaillent le plus souvent dans leur sens.

Ces remarques valent aussi, mais sans doute dans une moindre mesure, pour les techniciens. Eux aussi appartiennent en grande majorité au groupe des actifs masculins très utilisateurs de la voiture.

¹ NB : il s'agit d'un document en français largement diffusé en France (le compte-rendu de la 96^e table ronde de la CEMT).

² En effet, si les représentations sociales influencent les pratiques modales, comme le soulignent les sociologues (Kaufmann, 1993), l'inverse est également vrai : les pratiques modales influencent les représentations.

Répartition des déplacements effectués à Lyon en 1995 selon l'âge, le sexe et le mode



Source : enquête ménages de Lyon. Traitement des données à notre demande.

2. Le traitement trompeur des statistiques des déplacements urbains

La manière française de présenter les statistiques sur les déplacements urbains date au moins des années 60 et tranche singulièrement avec la pratique allemande un peu plus récente (années 80). En France, contrairement à l'Allemagne :

1/ On néglige trop souvent les déplacements à pied, sous prétexte que les distances parcourues par les piétons sont faibles. Pourtant, le quart des déplacements en voiture sont inférieurs à un km (André, 1989) et on ne néglige pas pour autant ces déplacements motorisés.

2/ On assimile presque toujours les passagers d'automobiles aux conducteurs, en supposant que les uns comme les autres souhaitent se déplacer en voiture. Pourtant de nombreux passagers sont devenus des captifs de l'automobile et aimeraient bien se déplacer autrement (cf. le cas des enfants qui dépendent de plus en plus de leurs parents-taxis pour se rendre à leurs activités).

3/ On mélange les cyclistes et les deux-roues motorisés, au prétexte qu'ils sont de toutes façons très peu nombreux. Pourtant tout les distinguent sur les plans des nuisances et surtout de la sécurité : en ville, il est environ 8 fois plus dangereux de se déplacer en cyclomoteur qu'à vélo. Il est bien plus logique d'assimiler les deux-roues motorisés aux conducteurs de véhicules particuliers et les cyclistes aux piétons (Papon, 1997).³

³ En Ile-de-France, l'Enquête Globale Transport assimile même les déplacements des cyclistes aux déplacements « motorisés » (au lieu de dire « mécanisés ») (DREIF, 1993). Ce qui n'est pas le cas des enquêtes ménages de province dont la méthodologie est fixée par le CERTU.

4/ On oppose rarement les utilisateurs des modes écologiques — marche, bicyclette, transports collectifs — aux conducteurs de véhicules particuliers.

De ces différences de traitement statistique découlent des façons radicalement différentes d'évoquer les déplacements en ville.

- En France, la plupart des spécialistes (CERTU, INRETS, INSEE, ingénieurs des villes ...) affirment en substance que les déplacements automobiles en ville sont très majoritaires. Alors à quoi bon s'intéresser aux autres usagers peut-on en conclure.
- En Allemagne, au contraire, la plupart des spécialistes (Socialdata, DIFU, IVU...) explique depuis 20 ans que les déplacements de conducteurs d'automobile sont minoritaires dans l'ensemble des déplacements urbains. Et c'est évidemment aussi le cas dans toutes les villes françaises dont on connaît les résultats officiels des enquêtes ménages. Il convient donc, si on adopte ce point de vue, de ne pas ignorer les autres usagers.

Les chiffres des uns et des autres sont parfaitement corrects, comme le montre l'exemple présenté dans le schéma ci-après.

Source : enquête ménages de Lyon. Traitement des données par nos soins.

Il est à craindre que la manière française de traiter les statistiques ait quelque influence sur l'opinion des élus. Les élus convaincus que « la grande majorité des déplacements en ville se font en voiture », n'imaginent pas que leurs administrés puissent vouloir se déplacer autrement. Les statisticiens ont, à l'évidence, une part de responsabilité dans la myopie des élus. Rien n'empêcherait pourtant de traiter les résultats bruts des enquêtes ménages françaises à la manière allemande.

On peut remarquer en outre que les élus ne sont pas les seuls à se tromper sur la réalité des déplacements. Ainsi, la part des déplacements à pied est considérablement sous-estimée par la population, comme par les spécialistes des transports ou les commerçants expliquent Brög et Erl (1994, p. 12 et 13). De même, les temps de déplacement en transports collectifs sont nettement surestimés, alors que les temps de déplacement en voiture sont sous-estimés (Kaufmann, 1993). Ou encore le risque d'accident lors d'un déplacement à bicyclette en ville est très surestimé.

Répartition modale (Lyon, 1995)

"80 % des déplacements se font en voiture"	Données brutes	"Les déplacements de conducteurs de voitures sont minoritaires"
Véhicules particuliers 80	Véhicules particuliers conducteurs 42	Véhicules particuliers conducteurs 42
	Véhicules part. passagers 12	Véhicules part. passagers 12
Transports collectifs 20	Transports collectifs 14	Modes écologiques (marche, vélo, TC) 46
	Deux-roues 1	
Ensemble des modes motorisés 100	Marche 31	
	Ensemble 100	Ensemble 100

3. La difficulté de comprendre le décalage entre opinions et pratiques dans le domaine des déplacements

Les élus sont favorables à une limitation de l'usage de la voiture en ville et comme tous les citoyens ne se rendent pas compte que cela leur imposerait de changer quelques-unes de leurs propres habitudes de déplacement. Sans doute pensent-ils que leur fonction les mettrait à l'abri de supporter ces changements... En revanche, leurs administrés seraient contraints, croient-ils, de s'y plier. C'est pourquoi, ils n'imaginent pas que leurs administrés y soient favorables.

Si cette explication est correcte, force est de constater que la compréhension du fameux décalage entre ce que souhaitent les citoyens et ce qu'ils sont effectivement prêts à accepter est notoirement insuffisante. Deux types d'arguments sont généralement avancés.

1/ Certains assez critiques estiment que ce décalage est le signe d'une attitude incohérente et parlent d'effet NIMBY (*not in my back yard*, pas dans mon jardin) : « Les autres doivent

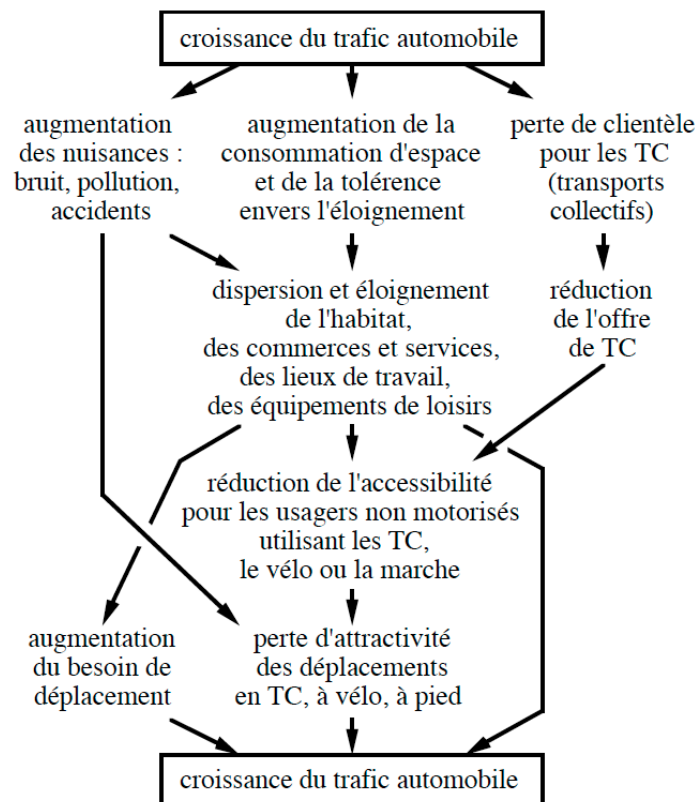
utiliser des modes générant moins de nuisances, mais je veux continuer à utiliser ma voiture ».

2/ D'autres plus optimistes pensent que ce décalage est lié à un manque de communication : il suffirait de démontrer qu'un changement de comportement est possible pour inciter les citoyens à renoncer plus souvent à leur voiture. C'est clairement le raisonnement sous-jacent à la journée annuelle « En ville sans ma voiture » organisée par le Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement.

Concernant le premier argument, il est pourtant possible de démontrer qu'il n'y a aucune incohérence dans ce décalage. Les citoyens sont sincèrement favorables à des politiques de limitation de l'usage de la voiture en ville, mais sont pour l'essentiel dans l'incapacité de mettre en conformité leurs pratiques avec cette opinion. Ce n'est pas principalement une question de manque de motivation ou de civisme des individus, mais bien d'impossibilité concrète. Car le choix modal résulte rarement d'une volonté individuelle, applicable rapidement et sans contraintes. Au contraire, le choix modal dépend souvent de décisions collectives (familiales, liées à des représentations sociales...), de décisions passées irréversibles (choix d'habiter en périphérie...), ou de décisions publiques en matière d'urbanisme (i.e. implantation de centres commerciaux en grande périphérie...).

Autrement dit, il existe un phénomène complexe d'**autogénération du trafic automobile** (voir le schéma ci-après) dans lequel les populations sont entraînées sans avoir la possibilité d'y échapper par une simple décision individuelle.

Le phénomène d'autogénération du trafic automobile



Source : Goût, 1992. Adapté de travaux allemands.

L'exemple de la « maman-taxi » est édifiant. Aucun parent ne peut briser seul le cercle vicieux de l'accompagnement des enfants en voiture à cause du danger lié à l'accroissement du trafic. Seule une politique globale de modération de la circulation peut y parvenir. Ainsi, les parents peuvent appeler de leurs vœux une telle politique tout en refusant de renoncer à accompagner leurs enfants en voiture pour des raisons évidentes de sécurité, tant que cette politique ne sera pas pleinement effective. C'est là une attitude parfaitement cohérente. Comment le leur reprocher ?

Concernant le second argument, il découle des raisonnements précédents, qu'il ne suffit sûrement pas de montrer que d'autres pratiques existent pour changer les comportements. La journée sans voiture n'a finalement qu'un seul intérêt : rappeler aux élus que les Français sont très attachés à la modération de la circulation en ville. Ce qui n'est finalement pas si mal.

Bref, si les maires comprenaient mieux les raisons du décalage entre l'opinion et la pratique de leurs administrés dans le domaine des déplacements, ils passeraient moins de temps à leur reprocher ce décalage et s'engageraient avec bien plus de détermination dans des politiques globales et volontaristes visant à briser les phénomènes d'autogénération du trafic.

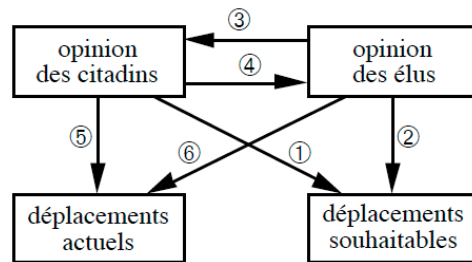
Conclusion

Il est temps de mieux comprendre pourquoi les maires mésestiment autant l'attachement de leurs administrés à des politiques alternatives au tout automobile. L'enjeu est finalement double : c'est bien sûr le développement de telles politiques qui en dépend en partie, mais ce sont aussi et d'abord les raisons de cette erreur qu'il convient de préciser pour y remédier.

Car en explorant d'autres explications que les arguments habituellement avancés, on découvre que les élus et leurs services techniques ne sont pas seuls en cause. Les chercheurs et les organismes publics qui expliquent et interprètent les résultats statistiques ont aussi leur part de responsabilité. Des explications qui sont pourtant courantes notamment en Allemagne sont encore curieusement méconnues en France.

Ainsi, il faudrait pouvoir engager dans notre pays des réflexions plus systématiques sur les phénomènes d'autogénération du trafic automobile et sur les stratégies à mettre en œuvre par les élus pour aider les populations qui souhaitent dans leur majorité en sortir.

Les opinions possibles sur les déplacements



On interroge habituellement les citoyens sur les déplacements qu'ils souhaitent (1). Mais on peut aussi interroger les élus sur cette question (2). On constate alors qu'ils ont sensiblement la même opinion que leurs administrés. Puis on peut leur demander d'évaluer l'opinion de leurs administrés (3). Apparaît alors la fameuse erreur d'estimation : les citoyens sont beaucoup plus favorables que les élus ne le croient à une limitation du trafic automobile en ville.

On pourrait aussi à l'inverse demander aux citoyens d'évaluer l'opinion de leurs élus (4). Existerait-il une erreur d'estimation semblable ?

Par ailleurs, les citoyens comme les élus ont une opinion sur la réalité des déplacements (5) (6) et font sensiblement les mêmes erreurs. Ils sous-estiment notamment la part des déplacements à pied et surestiment les déplacements en voiture. On pourrait là encore explorer les opinions sur ces opinions (3) (4).

Bibliographie

- ADEME, CERTU, GART, UTP, 1994. *Les déplacements urbains en province. Pratiques et opinions*. Paris. 20 p.
- ANDRE Michel, 1989. Utilisations réelles des véhicules. Étude expérimentale EUREV. *Recherche Transports Sécurité*, n° 21, pp. 33-38.
- BRESSE Bernard, LESNE Jacques, MINVIELLE Erwann, 1993. *Les déplacements urbains en province. Pratiques et opinions*. ADEME, Paris : GART, CETUR. 40 p.
- BRÖG Werner, ERL Erhard, 1994. Les transports mécanisés à courte distance. Importance du trafic non motorisé pour la mobilité dans nos villes. In *Les déplacements à courte distance*. Rapport de la 96^e table-ronde d'économie des transports. Paris : CEMT, OCDE, pp. 5-69.
- BRÖG Werner, ERL Erhard, 1996. *Réduire ou repenser la mobilité urbaine quotidienne ? Allemagne*. Rapport de la 102^e table ronde d'économie des transports. Paris : CEMT, OCDE, pp. 5-88.
- CETUR / CERTU. *Résultats de base des enquêtes ménages*.

- CETUR, 1990. *10 ans de mobilité urbaine, les années 80*, Bagnex : CETUR. 86 p.
- CETUR, 1991. *Les déplacements urbains en province : opinions et pratiques*. Fiche d'information n° 25, Bagnex : CETUR. 12 p.
- DREIF, 1993. *Les déplacements en Ile de France*. Paris : DREIF.
- DUCHENE Chantal, 1991-92. Étude d'opinion européenne sur l'accessibilité aux centres-villes. *Transflash*, n° 163 et n° 167, 9 p. Commentaires sur l'enquête UITP, CEE réalisée auprès d'un échantillon de 15 000 personnes de plus de 15 ans des différents pays de la CEE dont 1000 en France.
- GOUT Patricia, 1992. Modérer la circulation : les politiques allemandes, expériences et évaluation. In *Séminaire villes et transports*, Paris : Plan Urbain, séance du 18 mars.
- GUIDEZ Jean-Marie, MEYER Anne, 1999. *Les transports urbains en province. Citadins / maires : le décalage*, ADEME, CERTU, GART, UTP. 14 p.
- KAUFMANN Vincent, 1993. Impact des représentations sociales de l'automobile et des transports en commun sur les pratiques modales de transport à Genève. *Transports Urbains*, n° 78, pp. 15-18.
- PAPON Francis, 1997. Les modes oubliés : marche, bicyclette, cyclomoteur, motocyclette. *Recherche Transports Sécurité*, n° 56, pp. 61-75.
- UITP, CEE, 1991. *Enquête européenne sur l'accessibilité aux centres-villes. Comparaison entre les attitudes des électeurs et celles des élus*, Bruxelles : UITP.

Table des matières

I — L'estimation erronée des maires.....	1
1. Le sondage français de 1996.....	1
2. Le sondage européen de 1991.....	2
3. Autres sondages.....	3
II — Les explications habituellement proposées et leurs limites.....	3
1. L'influence du « lobby automobile ».....	4
2. L'autocensure des élus.....	4
3. Des élus frileux.....	5
4. Des élus mal conseillés.....	5
III — Autres explications possibles.....	5
1. Les représentations des décideurs façonnées par leurs pratiques modales.....	6
2. Le traitement trompeur des statistiques des déplacements urbains.....	7
3. La difficulté de comprendre le décalage entre opinions et pratiques dans le domaine des déplacements.....	9
Conclusion.....	11
Bibliographie.....	12