

Nous sous-estimons les effets négatifs de la voiture sur la santé

Aurélien Bigo, École polytechnique et Kévin Jean, Conservatoire national des arts et métiers (Cnam)

Publié le 7 juillet 2023 – Mis à jour le 11 juillet 2023

Depuis le trajet court pour aller à la boulangerie jusqu'au départ en vacances en famille, en passant par les allers-retours au travail, les déplacements sont largement structurés par la voiture en France. À la fois rapide, permettant des trajets porte-à-porte, confortable, ce mode de transport s'est imposé comme un véritable « couteau suisse » de la mobilité. Au point que la prédominance de la voiture a progressivement marginalisé les autres modes de transport, que ce soit la marche, le vélo, les transports en commun... Cette situation de dépendance à la voiture est particulièrement présente en dehors du centre des plus grandes villes.



The graphic features a light blue background. On the left, there is an orange L-shaped icon followed by the word 'Santé' in white. Below this, the title 'Nous sous-estimons les effets négatifs de la voiture sur la santé' is written in white, followed by the author's name 'Kévin Jean' in orange. At the bottom left, it says 'le blog du Cnam' in white. On the right side, there is a photograph of a tree-lined street with cars. The text 'le cnam' is partially visible in the top right corner. At the bottom right of the image, there is a small credit line: 'crédit: @pixabay | Dircrom-Cnam - LF - novembre 2022'.

©pixabay

La voiture en chiffres

Actuellement, on estime que 80 % à 85 % des ménages français possèdent une voiture, tandis que 35 % en possèdent plusieurs.

La voiture est utilisée pour 72 % des trajets domicile-travail. Lors de ces déplacements, 9 conducteurs sur 10 sont seuls dans leur véhicule.

Enfin, tous trajets confondus, la voiture représente quasiment les deux tiers du nombre de trajets, des temps passés dans les transports ou des kilomètres parcourus par les Français.

Cette dépendance à la voiture nous amène à minimiser ses conséquences, ou à chercher des solutions qui permettent de conserver le système automobile, par exemple la promotion de la voiture électrique, souvent présentée comme « propre » ou « 0 émission », ce qui permet d'éviter de remettre en cause la place de la voiture individuelle dans la mobilité.

Mais cette minimisation touche aussi particulièrement les impacts sanitaires liés à l'usage de la voiture.

La motonormativité, reflet de normes centrées sur l'automobile

Pour désigner les biais culturels et inconscients qui façonnent notre vision des impacts de la voiture, les chercheurs en psychologie Ian Walker, Alan Tapp et Adrian Davis ont forgé le concept de motonormativité (ou motonormativity en anglais).

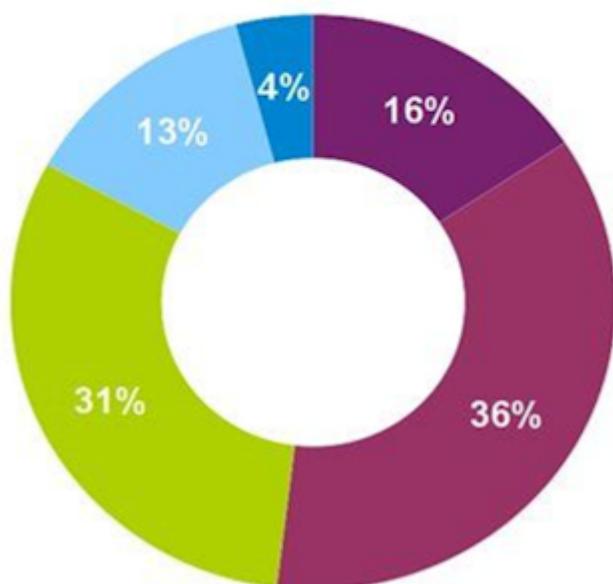
Ils font l'hypothèse qu'à force de considérer la voiture comme incontournable, ses impacts sur la santé sont minimisés. Pour tester cette hypothèse, ils ont interrogé plus de 2000 adultes vivant au Royaume-Uni. Ils leur ont soumis des affirmations liées à la voiture, et des équivalents en remplaçant les termes de « voiture » ou de « conduite » par un autre objet ou une autre activité.

Les chercheurs ont par exemple demandé aux personnes interrogées si elles étaient d'accord avec la proposition « Les gens ne devraient pas fumer dans les zones densément peuplées où d'autres personnes respirent leurs fumées de cigarette ». Résultat : 75 % d'entre elles acquiescent. En revanche, si l'on remplace « cigarette » par « voiture », l'affirmation devenant « Les gens ne devraient pas conduire dans les zones densément peuplées où d'autres personnes respirent leurs gaz d'échappement », seules 17 % des personnes interrogées sont en accord avec l'affirmation.

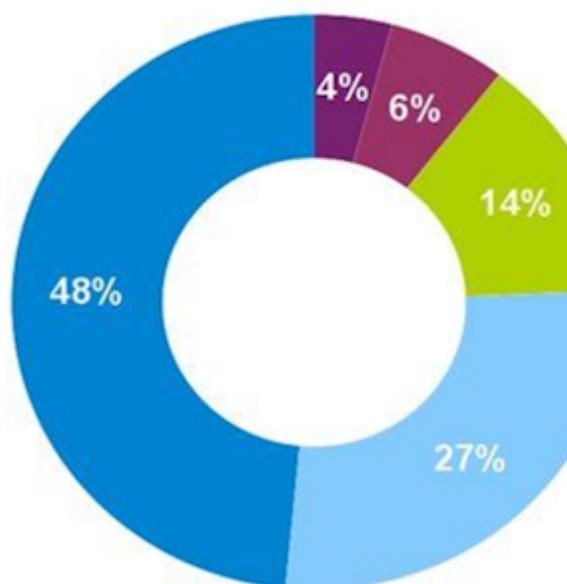
Les résultats révèlent donc parfois de fortes différences, qui démontrent une plus grande tolérance aux nuisances provenant de la voiture. Les deux phrases expriment une idée similaire, mais un double standard moral s'applique selon qu'il est question de la voiture, vue comme indispensable, ou de cigarettes où les nuisances seront moins tolérées par la population, car perçues comme non nécessaires.

■ Strongly agree ■ Agree ■ Neutral ■ Disagree ■ Strongly disagree

(Ei) People shouldn't **drive** in highly populated areas where other people have to breathe the **car** fumes



(Eii) People shouldn't **smoke** in high populated areas where other people have to breathe the **cigarette** fumes



Perception des affirmations sur la voiture et la cigarette. Walker et coll., 2023

Cette préférence ne se limite pas à une dimension individuelle mais a des implications plus larges sur les politiques de mobilité, d'aménagement ou de santé.

À titre d'illustration, la publicité pour les cigarettes est interdite depuis 1991 et les paquets vendus sont assortis d'images et de messages particulièrement alarmants. À l'inverse, les publicités automobiles, qui mettent en scène (de manière parfois exagérée, avec des véhicules circulant sur des routes vides) les bénéfices des voitures ne font l'objet d'aucune régulation forte.

Elles ne sont notamment accompagnées d'aucun message explicite sur leurs impacts sanitaires pourtant très significatifs.

Les impacts sur la santé de l'usage de la voiture

La pollution de l'air engendrée par les voitures thermiques est le premier effet négatif de l'usage de la voiture qui vient à l'esprit. Elle ne représente cependant qu'un des effets sanitaires que les voitures provoquent sur la collectivité – ou, pour emprunter au langage économique, des « externalités négatives » de la voiture en matière de santé des populations.

Ainsi, les nuisances sonores engendrées par le trafic routier ont longtemps été sous-estimées. Elles ont pourtant des conséquences sanitaires non négligeables. L'Agence de la transition écologique (Ademe) a même récemment estimé que les [coûts sociaux attribuables aux nuisances sonores](#) (dont 55 % provient du trafic routier) seraient supérieurs à [ceux attribuables à la pollution atmosphérique](#).

La préférence donnée à la voiture pour les infrastructures de transports s'est également faite au détriment des modes de transports qui induisent une certaine activité physique : en priorité les modes dits actifs tels que la marche et le vélo, mais aussi indirectement les transports en commun qui nécessitent généralement de la marche durant le trajet. Ainsi le manque d'activité physique, [très répandu dans la population française](#), concerne également le domaine des transports.

Des décennies d'aménagement du territoire dans le but de favoriser la voiture ont également eu pour conséquence une forte consommation d'espace, engendrant une artificialisation des sols, une perte de biodiversité ou encore un façonnage des paysages et de l'urbanisme au profit de la voiture.

Pour une ville comme Paris, il est estimé que [27 % de la surface est allouée aux transports](#), dont plus de la moitié (57 %) pour la circulation et le stationnement des voitures. Cet espace a été alloué au détriment d'autres aménagements, que ce soit ceux favorables aux autres modes, aux interactions sociales mais aussi aux espaces verts, dont la [proximité est associée à un risque réduit de décès](#). Le rôle des espaces verts est aussi majeur dans l'[atténuation des phénomènes d'îlots de chaleur urbaine](#), qui deviennent plus fréquents et intenses avec le changement climatique.



Amsterdam, Frans Halsstraat

2021 & 2018

Page 4

Réaménagement de rue favorable à la santé, à Amsterdam. Thomas Schlijper, 2021 ; fil Twitter Stein Van Oosteren
Enfin, l'accidentalité routière est toujours responsable de [plus de 3 000 décès par an](#) en France métropolitaine, ainsi que de 240 000 blessés (dont 16 000 cas graves). Après de forts progrès depuis les années 70, la mortalité routière ne baisse plus depuis une décennie, et concerne à 70 % des accidents impliquant au moins une voiture.

Un cocktail d'effets sur la santé

Pollution de l'air, pollution sonore, consommation d'espace, inactivité physique ou encore accidentalité routière sont ainsi de multiples facettes des impacts sanitaires liés à l'usage des transports routiers, et en particulier de la voiture.

On peut encore ajouter à cela d'autres externalités négatives liées à la voiture. Il y a bien sûr [l'impact sur le climat](#) (qui aura aussi des effets sur la santé), mais aussi les embouteillages ou encore l'effet de barrière que les grandes infrastructures routières constituent pour les modes actifs (attente ou détour nécessaire pour traverser un axe).

Certes, les autres modes de transport peuvent également générer des nuisances similaires, mais c'est bel et bien la voiture qui en concentre l'écrasante majorité : une [étude récente à Munich](#) a ainsi montré que sur les externalités de l'ensemble des modes de déplacements, près de 80 % des coûts étaient liés aux voitures.

Avantages de la pratique de la marche et du vélo

Environnement

Santé

Réduit les émissions de carbone

Réduit la pollution de l'air

Limite l'appauvrissement des écosystèmes et de la biodiversité

Réduit la pollution de l'eau et du sol

Réduit le bruit

Efficacité spatiale, moins d'encombres

Résilience des systèmes de transport

Meilleure qualité de vie

Poids corporel sain et moindre risque de diabète

Bonne pour la santé mentale

Condition physique et force

Espérance de vie accrue

Meilleure santé cardiovasculaire

Moindre risque de cancer

Faible coût d'utilisation

Rapide et pratique en cas de trajet court

Accessibilité et qualité de la vie urbaine

Économies sur l'infrastructure

Mobilité

Bénéfices des mobilités actives (marche et vélo). OMS/WHO, 2023

Ce « système voiture » est à l'origine d'un cercle vicieux : un aménagement du territoire et des villes centré sur la voiture renforce sa consommation d'espace et marginalise les modes de déplacement actifs (marche et vélo), qui deviennent vulnérables à la dangerosité des voitures, décourageant ainsi ceux qui pourraient opter pour ces modes vertueux du point de vue de l'activité physique. Cette situation maintient en place le système automobile, avec les conséquences sus-mentionnées en matière de climat et de pollutions de l'air ou sonore.

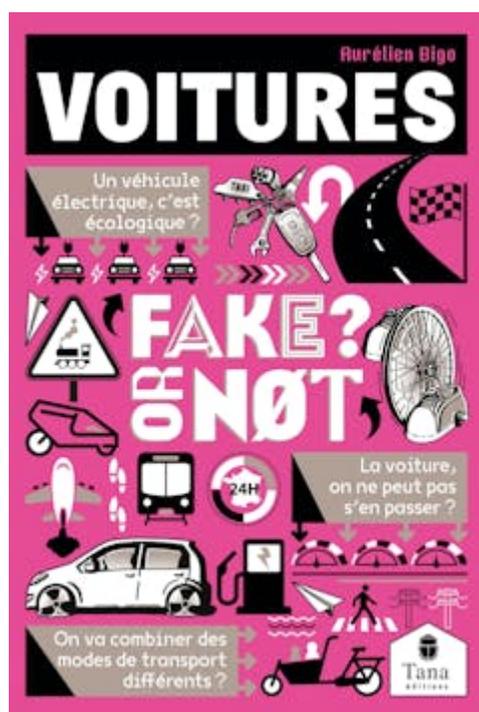
Adapter les politiques de mobilité, d'aménagement et de santé

Les enjeux sanitaires liés à la voiture sont nombreux et au cœur d'interactions complexes. De nombreuses politiques publiques peuvent ainsi encourager à aller vers des mobilités moins impactantes pour la santé.

Une solution souvent envisagée en lien avec l'activité physique est celle de la prescription médicale à refaire du sport ou se mettre aux mobilités actives. Mais le rôle des politiques publiques ne peut se résumer à encourager des injonctions individuelles qui peuvent se révéler inopérantes si l'environnement et les aménagements ne le permettent pas.

En effet, en matière de mobilités actives, ce sont les politiques d'aménagement (du territoire, de la voirie, des infrastructures...) qui créent la demande.

Il s'agit donc avant tout d'un enjeu collectif : celui de réduire la place de la voiture dans nos villes et nos vies, de développer les mobilités actives, de transformer les usages de l'espace public, de réduire et contrôler les vitesses de circulation, d'encourager aussi les transports collectifs et les mobilités partagées (covoiturage, autopartage), des véhicules plus sobres ou encore le passage à l'électrique.



À ce sujet, dans le débat actuel concernant la décarbonation des transports, il faut souligner que la solution qui retient le plus d'attention, la voiture électrique, ne réduit que partiellement les impacts néfastes de l'automobile pour la santé publique. Si le passage à l'électrique permet de réduire la pollution de l'air et la pollution sonore (sans non plus les supprimer), il ne répondra pas aux impacts sanitaires liés au manque d'activité physique, à l'accidentalité ou à la consommation d'espace des voitures.

Le défi est vaste, mais heureusement, les leviers sont nombreux et alignés avec les préoccupations environnementales et de mobilités inclusives. Ils doivent tous être sollicités en même temps pour réduire significativement les impacts sévères et généralement sous-estimés de la voiture sur notre santé.

Cet article s'appuie en partie sur le contenu de l'ouvrage « Voitures, fake or not ? », A. Bigo, I. Brokman, Tana éditions

Aurélien Bigo, Chercheur sur la transition énergétique des transports - chaire Énergie et Prospérité - Institut Louis Bachelier, École normale supérieure, Ensaie ParisTech, École polytechnique et Kévin Jean, Maître de conférences en épidémiologie, Conservatoire national des arts et métiers (CNAM)

Cet article est republié à partir de [The Conversation](#) sous licence Creative Commons. Lire l'[article original](#).

 | Société | Santé publique



voir le site de l'[équipe Sécurité & Défense](#)

<https://blog.cnam.fr/sante/sante-publique/nous-sous-estimons-les-effets-negatifs-de-la-voiture-sur-la-sante-1432246.kj>