

Bienfaits et méfaits de la vitesse.

Marc WIEL

Article paru dans les Dossiers pour demain de l'agence d'urbanisme de Grenoble en Avril 2006 intitulé « Excès de vitesse ».

Les réflexions ci après sont celles d'un urbaniste qui s'interroge sur les effets de la vitesse pour donner un point de vue sur la politique la plus souhaitable à mettre en oeuvre. Cette interrogation a pris plus d'insistance depuis quelques années remettant en cause une notion communément assimilée au progrès social et économique. Son ambivalence est maintenant mieux reconnue mais une partie de l'opinion ressent cette remise en cause comme régressive, d'une façon analogue à la destruction des machines par les ouvriers il y a de nombreuses décennies... Quand une notion a été portée aussi longtemps au pinacle sa remise en cause se fait en brûlant avec d'autant plus d'ardeur ce qui fut trop longtemps adoré sans réserve. Il convient donc de trouver la bonne mesure, de trier dans les arguments, pour trouver les lieux ou les moments où lenteur ou vitesse seront prioritaires, pour le bénéfice collectif maximal. Cette omniprésence dans les réflexions urbaines actuelle de la question de la vitesse a fait dire que nous étions passé de l'urbanisme au chrono-aménagement. En fait l'urbanisme a toujours été un chrono-aménagement et les urbanistes l'ont découvert un peu comme monsieur Jourdain a découvert qu'il faisait de la prose. Ce sont les outrages que la vitesse (et non la mobilité comme il est souvent dit à tort) a commise en « défaisant » la ville, comme on démaille un tricot, qui nous ont fait prendre conscience de son importance dans l'organisation morphologique de la ville. Mais ce propos irrite à juste titre ceux qui doutent que la « bonne ville » soit pure création de professionnels. Il est donc utile et nécessaire de mettre « en débat » la vitesse. Ce débat ne peut se distinguer, nous le verrons, de celui de la ville comme « territoire du vivre ensemble ».

Faisons deux colonnes, l'une pour les bienfaits (ou profits), l'autre pour les méfaits (ou débits) de la vitesse. Je propose de remplir les deux colonnes de la façon suivante.

Pour les **bienfaits**, l'important est *de ne pas mettre que la vitesse fait gagner du temps*. C'est évidemment complètement contre intuitif et cela réclame quelques précisions. Même si on se déplace en moyenne plus vite, le temps moyen pour se déplacer, à taille égale d'agglomération, reste constant. Mais cette observation n'est juste qu'en moyenne et cela ne concerne que les déplacements *urbains* et non pas interurbains (entre deux bassins d'emploi différents). Dire que c'est une moyenne voudra dire que, dans certains cas au moins, le gain de temps gagné par l'un induira une perte de temps pour un autre. La question de la vitesse a quelque chose à voir avec l'équité territoriale. Bien sur quand nous appuyons sur l'accélérateur il ne nous vient pas à l'esprit que, de notre fait, quelqu'un d'autre perd du temps. Nous aborderons l'explication de ce mystère quand nous remplirons la colonne débit. Pour l'instant donnons les raisons qui font que le temps mis à se déplacer reste en moyenne constant. Le premier réflexe (et il n'est pas mauvais tout au plus n'épuise-t-il pas le sujet) est de dire que, pouvant aller plus vite, nous réinvestissons le temps gagné pour aller plus loin, pour trouver mieux en quelque sorte que ce qui est nous est proche. Mais c'est là réduire l'analyse d'un problème concernant globalement toute une société locale à la somme des comportements individuels au sein de cette société. L'organisme urbain n'est pas le cadre passif de la somme de nos pratiques, il en est aussi l'expression. Nos pratiques sont *interactives* traduisant les interdépendances qu'impliquent nos divers statuts sociaux,

économiques, familiaux. Ces interdépendances qui nous lient sont évidemment faites autant de coopération que de compétition.

La première raison de la constance du temps de déplacement sera que l'organisme urbain (via les choix de localisation des investisseurs ou des occupants) s'agence pour limiter nos durées de déplacements ou les proportionner à l'intérêt de l'interaction sociale que ces déplacements permettent. A conditions de mobilité données (temps argent, fatigue), si la population s'accroît et si rien ne s'y oppose par ailleurs, l'organisme urbain se densifiera ; mais symétriquement si les conditions de mobilité s'améliorent il se dé-densifiera, même si la population décroît... De même, quand les conditions de mobilité sont restreintes, les centres secondaires seront nombreux mais étriés, et symétriquement moins nombreux, plus gros et plus diversifiés, quand elles deviennent plus faciles. Ces mécanismes économiques sont inhérents à l'organisme urbain. Ils sont fondés sur une optimisation spontanée et combinée du rendement financier de l'investisseur qui tient compte du rendement de l'usage du temps par chaque consommateur. Les deux stratégies se confortent mutuellement.

La deuxième raison de la constance des temps de déplacements est plus banale. Ces temps restent en moyenne proportionnés aux temps passés hors du domicile. Or les journées ne font que vingt quatre heures et ce que nous avons à faire au domicile consomme un temps croissant dont la conséquence est que la proportion entre temps disponible passé à domicile et hors domicile ne change pas, même si le temps disponible après travail croit nettement. Cette proportion ne varie même pas suivant les revenus ou la composition familiale... Notre nombre moyen de sorties du domicile ne s'accroît donc pas ou très peu. Là aussi c'est contre intuitif car la croissance du trafic nous donne le sentiment contraire. Cet accroissement du trafic résulte de l'allongement des trajets, conséquence de la transformation morphologique de l'organisme urbain sous l'effet de meilleures conditions de mobilité, (et surtout de l'amélioration de la vitesse). En outre cette transformation morphologique allonge le plus les déplacements là où les autres moyens de déplacements que l'automobile sont moins performants. En conclusion *la vitesse fait le trafic*.

Alors que gagnons nous par la vitesse si nous ne gagnons pas du temps? Nous gagnons ce que nous trouvons bénéfique dans les transformations morphologiques de la ville. Et il faut bien qu'il y est quelque chose de positif pour ces transformations aient lieu. Elles ne sont pas imposées même si personne ne peut faire exactement ce qu'il voudrait. Ces bénéfices sont principalement de deux ordres. Les ménages gagnent de l'espace, et les entreprises de la productivité et donc de la compétitivité. *Gagner de l'espace* ce sera pouvoir avoir des logements plus grands, plus intimes, choisir son quartier (en éviter d'autres), élargir son champ d'emploi ou de services possibles, etc... *Gagner en compétitivité* sera la conséquence d'un marché de recrutement de main d'œuvre, d'approvisionnement en biens ou services, d'espace de vente, plus vaste et plus diversifié. Ces bienfaits de la vitesse sont très importants, mais ils convient de les confronter aux méfaits de la vitesse pour savoir s'ils sont socialement légitimes, ou comment conserver l'essentiel de leurs avantages sans nuire à autrui. Il convient également de s'interroger pour savoir si tout ou partie de ces avantages sont accessibles autrement que par plus de vitesse. Ils n'ont rien d'absolu. On ne peut fonder un droit à la mobilité sans examiner ses effets négatifs, sinon il pourrait devenir un droit de nuire.

Mais la médaille a son revers. Ces avantages ont leurs contreparties, ce sont les **méfaits** de la vitesse dont nous allons maintenant parler. Bien les comprendre met sur la voie des compromis les plus judicieux pour optimiser le fonctionnement global du système urbain. Nous distinguerons deux familles de méfaits, les visibles et les invisibles. Les visibles sont

mieux connus et nous ne ferons que les citer, ce qui ne signifie pas qu'ils soient moins importants. Il s'agit de la perte de convivialité des espaces publics, de la sécurité ou de la santé des personnes (les accidents de la route et les pollutions directes qui sont de diverses natures). Dans ces domaines nous avons faits de gros progrès et nous en ferons encore car la dynamique visant à contrôler ces méfaits est bien partie même s'il y a beaucoup de chemin à faire. Personnellement je regrette toutefois qu'une partie peut être majoritaire de l'opinion croit encore que les sacrifices auxquels ils correspondent (et le mot sacrifice est ici à prendre au sens littéral) sont inévitables ou correspondent au bien commun. J'y vois la conséquence de l'ignorance des méfaits « invisibles » (ou moins immédiatement perceptibles) de la vitesse, de l'ignorance de la possibilité d'accéder à certains des avantages procuré par la vitesse autrement que par elle.

Le premier méfait invisible de la vitesse, conséquence des transformations morphologiques de l'organisme urbain qu'elle a rendu possible, sera dans les plus grandes villes d'embouteiller régulièrement ses accès. On développera de nouvelles voies rapides qui se bouchent quelques années plus tard puisque c'est la vitesse qui fait le trafic via les mutations morphologiques de l'organisme urbain. Mais au bout d'un certain temps cela devient trop coûteux pour la collectivité de construire de nouvelles voies rapides. Or il ne peut pas être question de renoncer à l'accessibilité aux (et des) autres villes car elle est économiquement fondamentale. La métropolisation est une mise en synergie des territoires fondée sur un partage des services aux entreprises dans un espace métropolitain. Pour résoudre ce conflit entre métropolisation et périurbanisation nous voyons apparaître diverses idées, suivant les configurations particulières aux territoires, combinant la modération des vitesses sur les autoroutes urbaines ou la priorité par divers procédés (péage, contrôle d'accès, couloirs réservés) aux flux interurbains sur le trafic local. La mutation sera longue car les esprits ne sont pas prêts à cette mutation un peu de la même façon qu'il en a été pour la sécurité routière. Mais les caisses de l'Etat comme des collectivités sont réputées vides pour des investissements de cette nature... Donc les bouchons sont destinés à s'allonger jusqu'à une stabilisation résultant comme en région parisienne d'une déconcentration des emplois. La privatisation des autoroutes et la décentralisation de la voirie au profit des conseils généraux sont les signes les plus patents d'un virage à 180 degrés de l'attitude de l'Etat sur cette question.

Le deuxième méfait concerne la déstructuration du réseau des pôles de proximité existant ou susceptible de se créer. L'émiettement périurbain fait que les emplois de proximité se séparent de l'habitat pour s'agglutiner aux entrées de ville. La dépendance croissante à l'automobile de territoires de plus en plus vastes interdisent de plus en plus ces territoires aux personnes non motorisées, ou rendent les personnes qui s'y trouvent et ne peuvent en partir encore plus dépendantes d'autrui pour leur mobilité. La disparition de ces pôles exige donc le regroupement des non motorisés là où il est possible de vivre sans voiture. Cet inconvénient est contrôlable par l'association d'une modération des vitesses et d'une politique d'urbanisme qui propose des terrains à prix contrôlés. La modération des vitesses est en cours de mise en place dans les villes agglomérées mais pas dans la couronne périurbaine. Les politiques foncières des collectivités ne sont pas à la hauteur des enjeux. A mon avis ils ne le seront pas sans une fiscalité nouvelle des localisations des ménages et des entreprises. Sur ce point il est raisonnable d'être donc, encore pour un certain temps au moins, fort pessimistes.

Le troisième méfait est le gouffre financier qui se creuse dans la gestion des transports collectifs qui courent après les performances de l'automobile sans pouvoir les rattraper... Au total le coût public des TC, inévitable compte tenu du poids de la main d'œuvre dans son coût, représente en France dix milliards d'euros, un budget supérieur à celui de l'enseignement

supérieur. En province le coût public (non payé par l'utilisateur mais par le contribuable ou l'employeur) du kilomètre en transport collectif avoisine celui du taxi. Le développement des transports collectifs ne peut donc être une alternative partout. On peut difficilement réduire, de façon sensible, la desserte de ces transports collectifs pour des raisons sociales et en même temps la dépendance de la nation vis-à-vis de l'énergie risque fort de rendre un jour leur présence indispensable presque partout. Il n'y aura que le renchérissement (de différentes façons possibles) du coût de la mobilité pour nous sortir de l'impasse. Mais elle pénalisera la mobilité tant que l'urbanisme ne se sera pas ré-agencé pour permettre de bénéficier de la même potentialité d'interaction sociale. Sauf en de rares exceptions la vitesse bon marché nous empêche en effet de commercialiser des constructions plus denses. La prudence voudrait qu'à défaut de densité nous construisions plus facilement « densifiable » pour plus tard. Mais cette rupture de comportement n'a pas eu lieu et il est fort possible qu'elle ne puisse jamais avoir lieu. Une réflexion prospective s'imposerait pour être prêt, si nécessaire en cas de crise, à mettre en place des politiques publiques pour aider les actuels ménages périurbains à se retourner, sans perdre ni trop de temps ni trop d'argent. Car le mal est fait pourrait-on dire, 30 % des ménages induits par les emplois agglomérés vivent dans la couronne périurbaine et ce chiffre s'accroît continuellement de 1 % par an.

Le quatrième méfait est celui des inconvénients environnementaux non immédiats ni visibles comme par exemple l'impact sur l'effet de serre. Certes la modération des vitesses n'est pas à la mesure du défi et d'autres économies d'énergie sont réputées plus efficaces. Certains espèrent que la crise énergétique résolve le problème. Les discours officiels sur le sujet sont paradoxaux car ils font, comme pour la sécurité routière, comme si tout dépendait des choix individuels... Retenons que ce méfait peut légitimer à l'avenir une modération des vitesses. Dans certains pays scandinaves cette option a été prise délibérément avec le soutien de l'opinion. Mais pour ce qui nous concerne une telle option passe plus probablement par une concertation européenne.

Enfin le cinquième méfait concerne la ségrégation sociale croissante déclenchée par la facilité de se mouvoir. Pouvoir mieux choisir son lieu d'habitat ou unifier le bassin d'emploi ont cette contrepartie. Il est par conséquent logique que le thème de la mixité sociale émerge de plus en plus nettement. Mais signifie-t-il d'organiser la cohabitation des riches et des pauvres partout à l'échelle de chaque rue ou de chaque immeuble ? Il est certain que certaines formes urbaines (du fait de leur partage entre les espaces publics et privés) facilitent des relations plus anonymes et donc sont plus propices que d'autres à faciliter la coexistence d'une plus large diversité sociale. Mais la question de la mixité a plusieurs entrées qui se situent à des échelles géographiques différentes. Aussi faut-il se méfier d'en parler comme d'une question unique. Je préfère en ce qui me concerne rester pragmatique et identifier les inconvénients ressentis par les plus démunis qu'il conviendrait de réduire. Dans les plus grandes métropoles surtout il me paraît évident qu'il faudrait mieux pouvoir équilibrer habitat et emploi, quantitativement et qualitativement, à l'échelle géographique pour éviter aux ménages moins fortunés des prix de logement trop élevés ou des trajets trop longs. L'échelle géographique concernée n'est ni la commune, ni l'intercommunalité, ni l'aire urbaine, mais l'espace temps accessible en vingt minutes environ. La vitesse est donc encore partie prenante du problème. Dans ces grandes agglomérations (mais pas dans les plus petites où la concurrence est déjà à son maximum) la vitesse accroît le nombre de compétiteurs pour chaque logement. Elle hausse le degré de concurrence. C'est là l'explication du mystère annoncé en introduction de nos propos. Le parc de logement s'adapte beaucoup plus lentement que n'évolue la demande. Il n'y a que pour l'accès au travail ou au logement que dans le domaine de la mobilité nous soyons de la sorte tous rivaux. Mais à l'inverse, à court terme au moins, la solution de la lenteur peut être ici

aussi mauvaise que celle de la vitesse, du moins là où les prix de logements sont devenus très élevés pour moins d'accessibilité, comme par exemple en région parisienne. *L'important est de restaurer l'équilibre perdu entre facilité de la mobilité résidentielle pour les plus démunis et facilité de déplacement quotidien.* Cet objectif sera inaccessible tant qu'aucun lien ne sera fait entre la chasse aux entreprises pour avoir des emplois et le devoir de loger les employés de ces entreprises. Le marché doit théoriquement pourvoir à tout mais sans encadrement minimal le marché ne peut faire mieux que ce qu'il fait et que nous observons : la périurbanisation atomisée des classes moyennes, la gentrification de certains quartiers centraux, la relégation dans les quartiers sensibles. Le marché n'est pas pervers, il obéit seulement à nos préférences. Sans doute faut-il admettre que le permis de construire n'est plus le moyen exclusif (s'il l'a jamais été) de garantir l'équilibre sociologique des territoires et de mon point de vue la *fiscalité des localisations* paraît de plus en plus crédible pour corriger cette situation. Elle ne suffira sans doute pas à être incitatrice pour tout le monde mais au moins dégagera-t-elle des ressources pour les actions publiques compensatrices qui, je le crois, s'imposent.

L'énumération des méfaits de la vitesse convergent vers deux idées. Les conditions de la mobilité doivent être celles qui rendent possible la ville que l'on souhaite avoir et partager. Il ne s'agit pas de lutter contre une mobilité réputée néfaste. Elle est toujours bonne mais les conditions qui lui sont faites (financières, comme en vitesse ou en confort) sont les leviers les plus stratégiques de la politique d'aménagement. Il ne s'agit donc pas de satisfaire servilement une demande de mobilité qui n'existe pas indépendamment de l'organisation urbaine modelée par les conditions de mobilité. Un mauvais usage du droit à la mobilité peut devenir aliénant. La vitesse peut venir contrarier la mobilité et de ce fait contrarier la qualité ou la quantité des interactions sociales. La hiérarchie du réseau routier est dans cette philosophie totalement à repenser. La frontière entre le trafic à dominante urbaine et interurbaine est à redéfinir. L'autre idée est celle d'apprendre à coordonner entre elles les différentes politiques urbaines conçues encore isolément. La maîtrise des processus urbains va probablement exiger des régulations qui sortent du champ des pratiques planificatrices classiques de l'espace et intégreront la fiscalité : une nouvelle *fiscalité de la mobilité* en particulier interurbaine (par exemple par une modulation de la TIPP suivant le véhicule, la voie empruntée, l'heure, etc... grâce au repérage par satellite et qui permettrait enfin de sanctionner les « externalités » de la mobilité) et une *fiscalité des localisations pour contractualiser* entre les ménages ou les entreprises d'une part et les collectivités d'autre part, une relation qui tienne compte de l'impact pour la collectivité d'être installé là plutôt qu'ailleurs. Contractualiser signifie ne plus taxer sans rendre compte (sinon très rarement à l'occasion d'élections) comme c'est actuellement le cas, mais *proportionner* la taxe et la rendre *réversible* selon l'écart avec un objectif « *annoncé* » et *vérifiable*. Cette révolution de la fiscalité est partout en mouvement au sein de l'Europe, pourquoi ne concernerait-elle pas les villes ? Ces deux révolutions (concernant la mobilité et les localisations) si elles étaient adoptées pourraient bien influencer sur la configuration de la ville de demain, comme la vitesse gratuite (ou taxée uniformément) a influé sur celle d'aujourd'hui, et comme la lenteur a modelé celle d'hier.

MARC WIEL, Urbaniste.