



XXXIXème Colloque de l'ASRDLF



CONCENTRATION ET SÉGRÉGATION, DYNAMIQUES ET INSCRIPTIONS TERRITORIALES

Lyon – 1, 2 et 3 Septembre 2003

QUELLE PLACE DONNER A LA MAITRISE DE LA VITESSE AUTOMOBILE EN VILLE

Marc Wiel, urbaniste

Résumé :

Ce texte est un argumentaire pour donner à la maîtrise de la vitesse dans les régions urbaines la place qu'elle paraît devoir mériter à l'auteur de cet article. Pour cela il commence par rappeler le rôle joué par la vitesse dans les transformations urbaines récentes. On ne peut agir sur ces transformations sans revenir à leurs causes. La ville rapide est nécessairement d'autant plus ségréguée qu'elle est grande, donc on ne peut lutter contre la ségrégation sans lutter contre la vitesse. Sinon la puissance publique paiera deux politiques publiques qui se neutralisent. Au surplus les risques de crise énergétique comme les conséquences possibles de l'effet de serre devraient nous inciter à réfléchir sur les politiques passées qui ont fait de la mobilité la variable d'ajustement de nos autres politiques urbaines (habitat, emploi etc...). Il fait quelques suggestions pratiques tout en sachant que le contexte n'est pas favorable pour que ses arguments soient audibles. Il propose donc d'utiliser ce temps de l'inaction obligée à approfondir nos réflexions prospectives sur la question.

Mots clés : *vitesse, équilibre urbain, avenir de la planète.*

INTRODUCTION

Je voudrais ici critiquer un point de vue très répandu que je résume de la façon suivante. « La modération de la vitesse en ville est certes une nécessité pour des raisons liées à la sécurité des personnes et à la convivialité des espaces publics mais dès que les performances pour atteindre ces deux objectifs (inaccessibles à 100%) sont réputées suffisantes, la vitesse reste un avantage (tant pour l'individu que pour la collectivité) justifiant des investissements publics à la mesure du total des temps gagnés par chacun ». Ce point de vue fait de la question de la maîtrise de la vitesse une question finalement seconde sinon secondaire et ne pas le reconnaître fait que les multiples problèmes attachés à l'évolution des systèmes de déplacements et encore plus des systèmes urbains ne peuvent trouver de solutions vraiment satisfaisantes. Les questions cruciales qui pourraient inspirer également le choix d'une politique « des vitesses » sont principalement, la nature et la qualité des *équilibres urbains* produits (avec leurs conséquences socio-économiques), la maîtrise de l'énergie et les conséquences de l'effet de serre. Ne pas établir de lien entre une politique de choix des vitesses (plus généralement des coûts de la mobilité) et ces questions revient à les ignorer et donc à les rendre insolubles.

Cette évidence de l'aspect bénéfique du temps gagné¹ grâce aux vitesses supérieures rendues possibles qui résultent de l'ignorance des conséquences qui en découlent, *bloquent* toute aptitude collective à coordonner harmonieusement gestion urbaine et gestion des déplacements et compromettent toute politique environnementale. La « bonne » vitesse n'est pas, à mon avis, celle qui serait la plus grande possible dès que nous sommes devenus assez riches pour nous la « payer » et qui n'aurait pas trop d'effets externes directs *dommageables*. Les avantages que donnent plus de vitesse (à ne considérer à priori ni bonne ni mauvaise par elle-même) n'est pas le temps *instantanément* gagné mais la possibilité de réaliser *durablement de multiples interactions sociales dans de meilleures conditions* et évidemment il n'y a pas que la vitesse qui y contribue. Ce sont des interactions sociales « facilitées » qu'il faut partir pour définir la vitesse justifiée. Comme la vitesse automobile induit des inconvénients (directs ou indirects) de façon exponentielle par rapport à son propre accroissement, la bonne vitesse sera celle

¹ Toujours supposé gagné « durablement » alors que la congestion des infrastructures comme le redéploiement spatial des fonctions urbaines, conséquence de ces gains de vitesse, viennent inévitablement les remettre en cause.

présentant le moins d'inconvénients à coût raisonnable, certes, mais en restant *proportionnée aux avantages obtenus dans la condition de réalisation des interactions sociales désirées*. Autrement dit si le surcroît d'avantage qu'elle induit apparaît trop faible ou partageable entre trop peu de personnes eu égard à son coût et aux inconvénients induits, ou encore si cet avantage est accessible par d'autres moyens (eux même moins coûteux et moins nuisants) que l'amélioration des conditions de la mobilité, l'amélioration de la vitesse devient « *discutable* ». *Et pourtant elle n'est jamais discutée. On l'adopte ou on la rejette faute de « savoir » discuter son intérêt collectif...* Je suis bien conscient que cette formulation ne simplifie en rien le travail d'évaluation économique d'un système local de déplacements envisagé dans l'avenir mais j'essaierai de montrer que, par le seul raisonnement, sans attendre les résultats de nouvelles méthodes économétriques à inventer, l'inflexion de problématique proposée ici est déjà porteuse de résultats (à confirmer certes pour certains d'entre eux). Si nous ne voulons pas que la solution de nos problèmes appartienne à une poignée de spécialistes supposés être seuls à se comprendre entre eux et à qui il faut faire toute confiance, nous ne devons pas nous réfugier derrière des « murailles de statistiques² ». Il importe que le débat contradictoire nécessaire sur ces questions soit le plus large possible car il est lui même devenu le préalable à l'acceptabilité de solutions d'autant plus difficiles à prendre qu'il s'agit de réponse préventive à des risques pas tous immédiats.

Je commencerai par décrire ce qui me fait croire que la vitesse de nos déplacements influe sur l'organisation urbaine, et de ce fait comment « *la vitesse fait le trafic³* ». Cela nous amènera à spéculer sur les mesures que nous pourrions imaginer pour contrarier les inconvénients de cette dynamique. Ces mesures devront évidemment tenir compte des difficultés de différents ordres (sociales et économiques mais aussi psychologiques ou institutionnelles) qui se présenteront. Ne sont vraiment *bonnes* que celles qui sont *acceptables* mais ne sont acceptables que celles qui sont *comprises⁴*.

² Toujours utiles néanmoins à la confirmation des hypothèses émises, à condition d'en avoir au moins une !

³ Et non une supposée boulimie d'activités supplémentaires passées hors du domicile (dans l'aire urbaine d'appartenance du domicile).

MOBILITE, GESTION DU TEMPS ET ORGANISATION DE L'ESPACE.

Quelle relation fondamentale associe ville et mobilité ?

En ville⁵, non compté l'impact des fluctuations liées aux pratiques touristiques, le trafic routier supplémentaire ne résulte pas (ou très secondairement) d'un *surcroît de sorties du domicile*. L'évolution démographique⁶ n'en explique qu'une très faible part et la motorisation croissante des ménages apparaît maintenant plus comme une conséquence de la dépendance⁷ accrue à l'usage de l'automobile que comme la cause⁸ du surcroît de mobilité. Le trafic routier supplémentaire résulte, d'abord et massivement, de *l'allongement* des trajets et de leur *concentration* là où les autres moyens de déplacements que l'automobile ne sont plus assez compétitifs (temps, sécurité, confort, flexibilité, etc...) pour être une alternative suffisamment crédible (pour être préférables) à l'usage de l'automobile. Cet allongement comme cette concentration ne sont pas le fait des seules préférences exercées par les particuliers dans le strict domaine des arbitrages préalables à la réalisation d'un déplacement mais ils résultent des *transformations urbaines* induites ... par l'amélioration des *conditions de déplacements*. La boucle est bouclée, il s'agit d'un processus qui s'auto-entretient mais dont la cause reste généralement *masquée* car, pour le spécialiste des déplacements comme pour l'opinion, les transformations urbaines ont bien d'autres raisons que les évolutions des conditions de la mobilité. Elles ont en quelque sorte « leur vie propre ». Ce sentiment est, à mon avis, fondé sur des appréciations au moins partiellement erronées. D'autres raisons peuvent effectivement collaborer à expliquer ces transformations, mais de façon toujours secondes (mais pas

⁴ Un des enjeux majeurs de la recherche dans ce domaine est sa faculté à être comprise. Il faut pour cela la recherche intègre explicitement dans ses méthodes les façons de penser et d'agir qui président aux décisions des acteurs : particuliers, entreprises, institutions.

⁵ . En ville et non dans les échanges interurbains qui eux connaissent apparemment un très réel développement.

⁶ La croissance démographique est toujours très en de ça de la progression en véhicule kilomètre en mode motorisé des résidents d'une agglomération à l'intérieur de l'aire urbaine dont cette agglomération fait partie.

⁷ Les choix de localisation des ménages et des entreprises, en situation contrainte (de rationalité limitée) par les options des institutions en matière de conditions de mobilité et d'aménagement, aboutissent à cette situation de dépendance à l'automobile (c'est à dire d'absence ou de quasi absence d'alternative à l'automobile pour réaliser des déplacements courants).

⁸ Une cause qui serait indépendante du contexte de l'évolution urbaine, mais, par exemple, une conséquence mécanique de l'évolution des revenus. Certes il y a une relation entre les deux mais elle n'est pas mécaniquement directement « causale ».

obligatoirement secondaires) par rapport à l'efficacité des transformations des conditions de mobilité.

Pour approfondir la compréhension de cet état de chose, il nous faut mettre de côté la représentation la plus habituelle de la notion de ville. Dans cette représentation la ville incarne par sa masse, son agencement, sa morphologie, une *permanence* dont on ressent d'emblée les racines historiques et culturelles. Elle est vécue comme une donnée extérieure à nous même car il est vrai que notre faculté à la transformer seul n'est pas bien grande. Mais elle nous paraît souvent également extérieure à la société du moment ce qui n'est qu'une demi vérité. Elle n'est pas figée, ni donnée une fois pour toutes⁹ et surtout tout ce qui se construit de nouveau ne se contente pas de s'ajouter à ce qui était déjà là mais en suscite toujours la transformation sinon un jour la *disparition*. La ville se réorganise, se transforme en permanence marginalement (dans son contenu et/ou dans sa forme) au travers un laborieux recyclage de ses formes antérieures pour se plier aux *changements de notre demande d'espace* qui traduisent entre autre l'évolution des opportunités et des contraintes dans l'usage que nous faisons de notre *temps*. Nos¹⁰ *arbitrages* (toujours en situation de rationalité limitée) dans la manière d'articuler localisation et déplacement (par conséquent dans l'usage que nous faisons, en fonction de nos ressources, de nos disponibilités en temps), contribuent à l'explication, en dernier ressort, de la disposition dans l'espace des constituants d'une ville (habitat, lieux de travail, équipements, espaces publics¹¹) et ainsi déterminent la mobilité et son évolution. Tout s'éloigne de tout, pourrait on dire, depuis qu'il est plus facile d'aller d'un lieu à un autre.

⁹ Quand nous pensons ville nous ne pensons pas flux ou système d'interdépendances mais « masse minérale sculptée avec le temps autour d'espaces publics ». Il est symptomatique par exemple et cela résulte de cette représentation de la réalité urbaine, que les personnes qui résident dans les excroissances périurbaines (les lotissements greffés sur des villages) reconnaissent difficilement faire partie du même système urbain que ceux qui habitent la partie compacte de l'agglomération. Le sentiment d'appartenance est subordonné à des représentations, produits de notre histoire et de notre culture. De même nous ne percevons que les changements les plus visibles qui affectent l'organisation de l'espace, c'est à dire presque rien, car ne voyant pas à l'intérieur des bâtiments, il est impossible, par exemple, de prendre la mesure de la diminution constante de la densité de leur occupation et/ou des modifications de la structure sociale de cette occupation. On ne pourra pas dans ces conditions comprendre d'emblée que la mutation sociale de l'habitat d'un quartier est le résultat d'un long processus dont l'essentiel de l'origine peut se trouver dans les options prises pour d'autres quartiers ou dans une politique urbaine sans rapport avec la gestion de l'habitat.

¹⁰ Ménages, entreprises, institutions.

¹¹ Il s'agit en effet des quatre types de « lieux de la coprésence » dont l'agencement des uns par rapport aux autres conditionnera la morphologie de toute ville.

La ville n'est pas une chose matérielle mais le cadre dans lequel s'inscrit une société locale¹². Préexiste à sa morphologie et la modèle, un système mouvant d'interdépendances¹³ entre ses membres, justifiant de nombreuses et plus ou moins fréquentes interactions sociales réalisées avec ou sans coprésence. *La mobilité permet que les interactions sociales avec coprésence* (en face à face des partenaires dans un même lieu) se fassent *successivement* dans des lieux différents, plus ou moins spécialisés dans la manifestation d'une catégorie d'interactions sociales particulières. *Tout, ou presque*¹⁴, va donc se jouer en matière de mobilité dans la façon dont seront construits par les acteurs sociaux le contenant et la localisation relative des « lieux de la coprésence ».

La mobilité moyen de l'interaction sociale.

C'est ainsi que, selon l'INSEE, le temps moyen (55 minutes) que nous accordons aux déplacements n'a pas varié en moyenne depuis que nous le mesurons (plusieurs décennies). Il dépend de la taille de l'agglomération¹⁵. Selon l'interprétation la plus courante, et qui n'est pas fautive, nous parcourons plus de distance parce qu'en allant plus vite nous pouvons mieux profiter des opportunités que nous propose la ville (les aménités urbaines). Une autre façon, plus complète, de l'interpréter est de dire que les efforts (financiers, en fatigue et en temps) consacrés aux déplacements restent toujours proportionnés à l'intérêt – toujours subjectif évidemment – trouvé dans les activités que ces déplacements permettent.

Selon l'INSEE toujours, le temps moyen consacré à nos activités hors domicile (télévision oblige) n'a lui non plus pas varié (environ six heures en moyenne toujours

¹² Car aucune société n'existe hors de la notion de « localité » même si cette notion ne suffit pas à singulariser radicalement une ville (une société locale) d'une autre.

¹³ Ces rapports d'interdépendances entre les acteurs d'une société locale ont toute la complexité du système social c'est à dire qu'ils manifestent que la complémentarité des rôles sociaux résulte tout à la fois d'alliances et de rivalités, de solidarités et de concurrences. Dans toute société les comportements de coopération ou de compétition sont étroitement imbriqués et c'est le propre du domaine de « la politique » de chercher à équilibrer ces deux dimensions de notre vie sociale afin qu'ils ne se nuisent pas mutuellement, mais qu'au contraire ils se fécondent mutuellement, rentrent en synergie.

¹⁴ Oui, parce que tous les choix dans les pratiques de mobilité ne résultent pas des localisations

¹⁵ Une grande bagarre divise les spécialistes de la mobilité qui s'envoient des chiffres à la figure pour prouver, les uns l'inexactitude de la conjecture de Zahavi (celui qui le premier a découvert cette constance des temps moyens des déplacements dans une ville donnée), sachant que les autres se contentent d'en chercher la signification sans fétichisme de la chose chiffrée. Evidemment cette constance n'est qu'approximative (elle varie même d'un jour sur l'autre) et nous ne connaissons encore que très mal les raisons des différences observées entre les villes. Il serait surtout intéressant d'analyser *ce que peuvent continuer de penser* ceux qui se contentent de réfuter cette conjecture... Je crois

non comptés les loisirs à caractère plus exceptionnel¹⁶ dont eux la durée semble s'accroître). Les activités les plus "valorisées" (loisirs pour les ménages, affaires professionnelles pour les entreprises) durent un peu plus longtemps en moyenne, alors que les autres (travail, démarches, achats), consomment maintenant, toujours en moyenne, un peu moins de temps.

La durée de déplacement trouve son sens et une partie de la façon dont nous ressentons son agrément ou son désagrément, dans l'activité¹⁷ que le déplacement permet. Aussi le temps « consenti », le seuil à partir duquel les contraintes qui se trouvent associées au déplacement peuvent remettre en cause l'activité (l'interaction sociale) envisagée à son extrémité ou réagir sur ses modalités d'exercice, dépendra de la fréquence, de la durée et de la nature de l'activité pratiquée (en fonction également du temps laissé disponible pour les autres activités). Selon la pression sur leur emploi du temps, sur leurs revenus, ou selon leur résistance physique etc...(on pourra même plus généralement parler d'*aptitude* à la mobilité...), les personnes s'organiseront, adapteront leur modes de déplacement, regrouperont plus ou moins (en combinant temps et espace), leurs activités (exemple : manger sur les lieux de travail) ou espaceront plus ou moins leurs fréquences de sorties du domicile, ou si c'est possible ou paraît devenir nécessaire, déménageront, changeront d'emploi, etc.... La mobilité¹⁸ n'est donc pas un « besoin », comme en général elle est trop souvent considérée, mais un des éléments d'une « transaction » qui comportent beaucoup

qu'il y a dans cette attitude plus que le seul inconfort d'avoir à imaginer des hypothèses explicatives pour les vérifier, et qu'il s'agit plutôt de luttes de frontières entre disciplines.

¹⁶ Qui viennent nourrir le développement de la majeure partie des flux interurbains.

¹⁷ Le temps passé dans une activité n'est pas un si mauvais repère de l'intérêt trouvé à une activité. Si ce temps est très court, nous importune ou ne fait pas l'objet de « valorisation » (conduire les enfants à l'école, prendre de l'argent à la banque etc...) nous n'aurons de cesse de l'associer dans notre programme d'activité à une autre pour ne pas devoir revenir au domicile, cela explique les boucles de déplacements. Pour aller au travail, activité longue et fréquente, le temps de déplacement sera bien souvent une contrepartie à la recherche de l'habitat de ses vœux compte tenu de la compétition entre les demandeurs et des caractéristiques de l'offre d'habitat. Pour les autres motifs de déplacements urbains moins longs et moins fréquents mais en général différables dans le temps (achats, démarches, visites, loisirs urbains) – et donc pour cette raison moins structurants que les déplacements pour le travail – nous aurons des stratégies fonctions de la façon de valoriser l'activité. Mais pour ces déplacements, la localisation de l'entreprise destination du déplacement sera primordiale pour le client mais aussi pour l'entreprise car il s'agit pour elle de sa compétitivité dans le système concurrentiel. Aussi le rapport consenti par les particuliers entre durée de déplacement et durée de l'activité se trouvera de fait intégrée par l'entreprise dans sa localisation comme dans son organisation interne, *comme condition de sa viabilité*.

¹⁸ Pour la même raison elle n'est pas selon nous une valeur, si valeur il y a, elle est dans l'interaction sociale.

d'autres termes et qui est prise dans un enchaînement d'arbitrages multiples. Si besoin il y a, il est dans l'interaction sociale qui a *commandé* le déplacement¹⁹.

Ces arbitrages des ménages et des entreprises pour proportionner coût ressenti de la mobilité et utilité recherchée de l'activité pratiquée se font pour partie quotidiennement dans la façon de se déplacer, mais *avant* inspirent les choix de localisation²⁰. La difficulté de rester sous les seuils *consentis* en temps de déplacement susceptibles de remettre en cause l'interaction sociale recherchée par ce déplacement, est fonction de la taille de l'agglomération et dépend du type d'interaction sociale. Notre prétention à ne pas perdre trop de temps et d'argent pour nous déplacer, sans en avoir un bénéfice tangible proportionné, attise une compétition d'autant plus *furieuse* pour l'occupation de l'espace entre les divers acteurs urbains que l'agglomération est plus grande. L'élargissement de l'espace de choix ne tue pas le désir qui motive le choix. Le montant des prix fonciers et immobiliers en seront les témoins. Cette compétition pèse indirectement sur le marché des déplacements mais plus généralement, et cela quelque soit la taille de l'agglomération, elle fonde (sans que l'accessibilité soit évidemment le seul paramètre de la formation des prix²¹) l'existence même des marchés urbains (foncier, immobilier, travail, services) autres que celui des déplacements.

Comment le temps gagné par la vitesse se transforme dans un autre avantage.

Le coût des déplacements a plusieurs composantes avons nous dit : le temps, l'argent la dépense physique, le confort.... Le temps gagné, en nous permettant d'aller plus vite, a plusieurs origines (énergie, infrastructures, technologies, organisation, etc...) et nécessite donc de ce fait une contribution financière²² (tant publique que privée). Mais le temps gagné est si grand, du moins par rapport aux moyens (modes ou

¹⁹ Même si quelques déplacements ont leur propre finalité, par exemple toutes les formes de promenade.

²⁰ Et même, comme nous l'avons dit précédemment, la conception du contenu propre à chaque lieu de la coprésence. Beaucoup d'autres raisons que celles de la minimisation de la mobilité peuvent intervenir avant même le choix de localisation ou la remise en cause de la localisation existante mais en *composant toujours avec elle*.

²¹ Et la banalisation de la vitesse majore l'importance de ces autres facteurs, « déjà là » en quelque sorte, mais n'ayant pu avoir autant d'effet que depuis que la mobilité est facilitée. Nous verrons plus loin que la ségrégation sociale obéit moins maintenant qu'autrefois à des critères d'accessibilité et que de ce fait d'autres facteurs autrefois neutralisés par cette moindre accessibilité prennent maintenant toute leur importance. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle nous sommes passé du droit à la mobilité (LOTI) au devoir de mixité (Loi SRU).

²² Par la vitesse plus élevée tout se passe comme si nous avions réussi à « acheter du temps ».

infrastructures) antérieurs de déplacement, qu'au total, le *coût global de la mobilité diminue*. Cette diminution incite les ménages qui en ont les ressources (comme les entreprises) à rechercher les avantages d'une *spécialisation*²³ des constituants propres à chaque type de lieu de la coprésence et des *localisations* antérieurement inaccessibles. Cela permet en plus aux entreprises d'améliorer leur productivité en se délocalisant ou en s'étendant pour satisfaire à moindre coût plus de clients. La disposition des constituants urbains et leur agencement permettent donc bien de garder un rapport raisonnable entre l'intérêt des activités impliquant déplacements et leur contrepartie, le coût de la mobilité. Cette justification²⁴ de « l'agglomération humaine » est réputée *suffisante* même si d'autres visions des choses (d'autres approches disciplinaires) l'enrichissent évidemment de beaucoup d'autres significations *mais jamais ne la remplacent*. Quand la mobilité était plus coûteuse²⁵, c'est-à-dire lorsque la marche à pied était le mode dominant, villes et campagnes ne pouvaient pas, au delà d'une certaine taille, s'interpénétrer. Mais cela est devenu possible maintenant quelque soit la taille atteinte par les ensembles urbains. La densité croissait avec l'importance de l'agglomération ce qui, avec la mobilité facilitée, n'est maintenant plus inéluctable. La constance (relative) du temps moyen consacré aux déplacements fait donc en quelque sorte partie du *secret de l'existence même de la ville*. Il est une conséquence de l'existence des « économies d'agglomérations » justifiant la notion même d'agglomération humaine²⁶. Il signifie que la vitesse ne nous a pas fait gagner du temps mais, en *étirant* les déplacements, a permis aux ménages de disposer de plus d'*espace* (de s'étaler) ou de bénéficier d'espace moins *cher*, ou encore de pouvoir venir habiter (ou de pouvoir rester) dans le quartier auquel la personne était *attachée* malgré son prix élevé (gentrification). Les aires de choix se sont dilatées libérant des *désirs réfrénés* et l'étirement des déplacements permet également aux entreprises de gagner de la *productivité* en grossissant. *Le temps gagné est ainsi devenu « autre chose sans que le potentiel*

²³ Cela recouvre beaucoup de choses, par exemple, avoir une résidence secondaire par saison pour un particulier ou autant d'établissement que de sorte de yaourts pour un fabricant de yaourts.

²⁴ Jean Remy dans « La ville phénomène économique » 1970

²⁵ Dans ce cas les composantes du coût était l'énergie physique et le temps. L'automobile coûte plus cher en argent mais « effondre » ces autres composantes du coût.

²⁶ Il est en même temps une des expression de la notion plus large de la notion d'économie d'agglomération. En sortant la notion de mobilité de l'identification à un besoin (pour en faire un des éléments d'une transaction) nous souscrivons à une représentation certainement *incomplète* (les sciences humaines ne se résument pas à l'économie mais l'économie peut faire l'effort d'intégrer les autres sciences humaines) mais *importante et donc incontournable* de la ville. Cette dernière est la forme d'organisation résultant des préoccupations d'optimisation dans la réalisation de leurs pratiques sociales (nous avons précédemment utilisé l'expression à notre avis d'interactions sociales) de tous les acteurs constitutifs de la société locale (mais inégaux en ressources comme en pouvoir).

d'interactions social global du système urbain s'en soit trouvé réduit, au contraire. Mais qui est le bénéficiaire de cette forme transmuée du gain ? Pas ou très peu les personnes qui se déplacent. Insensiblement, au fur et à mesure de l'élargissement du raisonnement, il est devenu évident que les gagnants ou les perdants ne se situent plus dans le registre de la mobilité (des gens qui se déplacent) mais se redistribuent *entre* les acteurs de l'*aménagement* qui se confrontent au sein des *marchés urbains* (foncier, immobilier, de l'emploi et des services). Nous faisons donc fausse route et pouvons craindre les pires contre sens si nous ne savons pas dépasser une trop stricte lecture des phénomènes inspirée de la culture professionnelle de la gestion des déplacements et d'une méconnaissance de l'économie urbaine.

Mais sommes nous pour autant prêts à renoncer à la vitesse ? Certainement pas, et certainement pas sans prétendre réformer l'organisation urbaine pour tenter de conserver si possible les avantages qu'au quotidien la vitesse (banalisée et gratuite) nous aura permis de gagner (dont nous avons l'illusion qu'il ne s'agit que de temps). Posés de cette façon deviennent solubles les problèmes rencontrés tant dans la gestion des conditions de mobilité que dans celle de l'aménagement. Quelle vitesse nous permet d'accéder à quels avantages individuels ou collectif pour quels inconvénients individuels ou collectifs ? La vitesse, même si elle en « grise » plus d'un, n'a pas à être considéré comme un avantage par elle même, ni non plus à être considérée à priori comme assez malfaisante pour susciter par elle même une sorte d'aliénation collective. En se banalisant elle *est plus simplement devenue la condition de nos choix antérieurs de localisation*²⁷. Nous sommes bien pris au piège et tout ralentissement de la vitesse des flux (classiquement appelé congestion mais pas par les spécialistes du sujet) nous le fait ressentir avec acuité. *Comment sortir du piège ?* Pas en limitant le problème à une question de gestion des déplacements mais en comprenant mieux que mobilité et organisation de l'espace ne peuvent pas être dissociées l'une de l'autre car elles font *système* et c'est bien la question de la gestion du temps - de nos activités comme de notre mobilité - qui les unit « indéfectiblement ». Aucune ville ne peut être définie sans préciser comment la spécialisation et la localisation des lieux de la coprésence trouve sa compensation dans la mobilité. Il y a autant de types de ville que de types de compensation. La mobilité est donc *consubstantielle* à la notion même de morphologie urbaine et il est

²⁷ Et de spécialisation des constituants à chaque type de lieu de la coprésence

impossible de comprendre la finalité de la ville, sa raison d'exister, sans nous référer à la mobilité.

LA DECOMPOSITION /RECOMPOSITION DE LA VILLE SOUS L'EFFET DE LA VITESSE

La vitesse plus élevée, explication de la progression indéfinie du trafic.

Aussi à chaque réduction du coût de la mobilité, la ville se disperse un peu plus, sans rien perdre des avantages nécessaires à son existence, à ceci près que la rue devenue route induira divers désordres ou inconvénients sociaux ou environnementaux²⁸. Les forces qui nous "agglomèrent" se relâchent libérant les forces centrifuges que notre indisponibilité en temps contrariait. La vitesse est bien le paramètre clef de l'explication de *l'intensification des flux*. Si les trajets ne s'étaient pas à ce point allongés les flux auraient été moins conséquents²⁹. C'est d'ailleurs pour cette raison que les flux de déplacements ne croissent sensiblement *qu'en* périphérie. Pas étonnant dans ces conditions que les villes ayant une certaine densité manquent toujours au bout d'un certain temps d'infrastructures³⁰ si, ne se contentant pas d'augmenter le nombre de leurs voies, elles en profitent pour augmenter la vitesse de ces voies. Les responsables du développement des métropoles ont mis beaucoup d'années à le comprendre et, là où la culture de l'économie urbaine a pu

²⁸ Ville et automobile Marc Wiel 2002 Editions Descartes et cie.

²⁹ Car il faut toujours nous rappeler que les véhicules qui nous observons en un lieu sont moins dus en proportion au nombre de sorties du domicile comme instinctivement nous le croyons, mais au nombre de kilomètres parcourus.

³⁰ C'est bien l'incompréhension du fait que la trafic s'indexe sur la vitesse qui fait que chacun se dit que le phénomène de progression du trafic trouvera bien un jour une limite et une limite pas trop éloignée. On indexera cette mobilité sur la population, sa motorisation ou son nombre de sortie du domicile, mais pas sur la vitesse. *Or nos réserves de progression de vitesse sont immenses*. Par rapport à la vitesse de la marche à pied qui a modelé nos villes nous avons multiplié par 4 ou 5 la progression de vitesse dans les zones construites avant la diffusion massive de l'automobile et par 6 à 8 dans les parties construites après. Mais nous pouvons faire beaucoup mieux et doubler nos kilomètres parcourus en automobile en moyenne par habitant si, comme aux Etats unis par exemple, une plus grande partie de nos déplacements se font sur des « voies rapides urbaines ». En cas de tendance à la saturation du trafic dans les quartiers les plus denses les emplois sortiront en périphérie permettant à ceux qui les occupent de goûter plus facilement les délices de la périurbanisation éparpillée. Non il n'y a pas d'alternative à la maîtrise de la vitesse pour maîtriser la morphologie urbaine et les flux qu'elle engendre. La seule alternative est dans la façon de recourir à l'une ou l'autre forme du péage et la

suffisamment diffuser, les spécialistes des déplacements reconnaissent maintenant se mordre les doigts du choix des générations antérieures.

Le trafic global s'accroît en effet et se concentre sur les voies les plus rapides, en vidant les plus lentes qui fonctionneront « en trop plein » quand les plus rapides seront saturées. Ce trafic supplémentaire se manifeste au fur et à mesure du redéploiement des localisations des ménages et des entreprises. Et en lui donnant satisfaction par plus d'infrastructures routières rapides³¹ nouvelles on relance un redéploiement qui sinon se serait tari mais au prix d'un système de déplacements congestionné une partie de la journée. C'est le processus que j'ai qualifié de « transition urbaine », de passage de la ville pédestre à la ville motorisée. Comment sortir de ce cercle vicieux ? Est il vraiment si « vicieux » et pourquoi ? Peut on en l'inversant le rendre « vertueux » ?.

La destruction de l'ordre urbain ancien par la vitesse.

Le changement des conditions de la mobilité a déclenché une décomposition/recomposition urbaine, une mutation urbaine de longue haleine. La ville de pédestre devient automobile, ce qui nous permet de dire que *la vitesse est destructrice de l'ordre urbain ancien*. Cette destruction est très lente et je me suis efforcé de montrer³² que les transformations urbaines souvent décrites comme les expressions d'une pathologie de la ville (reflétant une pathologie de la société) avaient finalement plus *banalement* pour cause les transformations des conditions de la mobilité.

A contrario, ce sera d'abord (mais pas exclusivement) en jouant sur les vitesses qu'il sera possible d'équilibrer la compétition entre les modes de déplacements et de les rendre complémentaires mais au delà supprimera, réduira ou tempérera ce qui sera jugé inéquitable ou détestable dans les réelles ou prétendues « pathologies urbaines ». Ce choix premier à toute gestion urbaine devrait, me semble t il, s'imposer à ceux qui gèrent l'écoulement des flux car choisir leur vitesse contient déjà

puissance des transports collectifs ne sera jamais à elle seule suffisante pour économiser le recours à cette maîtrise de la vitesse.

³¹ Il ne s'agit pas de renoncer à toute hiérarchie du système viaire mais d'en adopter un plus « écrasé » que celui mis en place dans les dernières décennies.

³² Dans *Ville et automobile* 2002 déjà cité mais également dans « La transition urbaine » 1999 Editeur P. Mardaga (Liège)

le choix de la densité future de l'occupation du sol. Le choix de la vitesse, toujours fait pour le temps court, est fondamentalement un choix d'aménagement, un choix pour le temps long. *Voulons nous la ville de notre mobilité ou la mobilité la plus utile à la ville ?* La réponse à cette question dépendra de notre degré de croyance dans l'aptitude du *marché, avec ou sans régulations*, à faire notre bonheur collectif.

La ville durable est celle de la vitesse maîtrisée

Faute d'avoir cette vision systémique de l'organisation urbaine, il n'est pas immédiat de comprendre que si la vitesse était mieux contrôlée, par le seul jeu des marchés urbains, progressivement, *tout pourrait redevenir plus proche de tout*. L'habitat des actifs se rapprocherait des entreprises qui les emploient et les plus gros établissements commerciaux se fragmenteraient de nouveau pour proportionner leur taille à leur aire d'influence. Au surplus, les flux devenus moins longs induiraient des trafics routiers localisés moins intenses. La fluidité s'obtient de façon durable par *moins* et non par plus de vitesse comme cela n'est valable qu'à court terme. Nos représentations les plus courantes s'inverseront si nous faisons l'effort de penser l'ensemble des conséquences en chaîne produites par l'élévation de la vitesse dans l'aménagement, mais aussi si, *changeant de posture*, nous quittons le court terme et un point de vue individuel pour mieux prendre en compte le long terme et un point de vue un peu plus collectif.

Avec la modération de la vitesse les autres moyens de déplacements retrouveraient leur efficacité relative. L'organisation urbaine pourrait continuer d'être conforme aux attentes des ménages (donner la densité recherchée mais *pas plus ni moins*), mais elle serait aussi plus compatible avec les ressources des collectivités. Celles ci auraient en effet choisi la vitesse des différents modes de transport en fonction de leurs conséquences sur les équilibres urbains et non comme un absolu abstrait s'imposant à tous, au nom de la supposée liberté de chacun (en fait la liberté de quelques uns puisque le modèle urbain qui leur convient n'est pas généralisable). L'équilibre entre offre et demande de déplacement est subordonné à celui entre la densité et la vitesse³³, lequel s'élabore dans les autres marchés urbains (foncier, immobilier, de l'emploi et des services), dans le marché des localisations.

³³ Mais si l'affirmation que la ville durable est une ville assez lente provient d'un urbaniste, il sera immédiatement suspect de ne pas jouer franc jeu et de masquer sous cette formulation un conservatisme viscéral du à son attachement aux formes anciennes de la ville, celles que, selon les

La vitesse cause de l'accentuation de la ségrégation sociale.

Je ne ferai donc pas ici le bilan de tous les désagréments induits par la vitesse sur le fonctionnement urbain (sur la « société urbaine ») mais ne traiterai qu'une seule conséquence que m'inspire le titre même de ce colloque « concentration et ségrégation »³⁴. La ville automobile amplifie en effet le niveau de ségrégation, lui fait changer d'échelle et il devient maximale dans les plus grandes métropoles³⁵.

Commençons par rappeler quelques faits. La ville du « tout automobile » que suscite la recherche de la vitesse maximale, tend, par l'aisance foncière qu'elle procure, à multiplier les friches, qu'elles soient d'habitat ou d'activité. Urbaniser les champs est moins coûteux que de réurbaniser des friches ou des quartiers en passe de devenir des friches. L'action publique est alors contrainte de pallier la défaillance du marché pour réaliser le renouvellement urbain, c'est à dire le recyclage des formes urbaines conçues dans des conditions différentes de la mobilité et de ce fait devenues depuis obsolètes ou en mauvaise position dans la compétition généralisée pour l'espace. Ce recyclage ne se fait plus tout seul comme autrefois, à l'époque où la mobilité restreinte engendrait la rareté foncière. La crise des grands ensembles a d'autres causes mais elle est également un des symptômes de ce processus. Des pans entiers de la ville peuvent maintenant littéralement « sortir du marché », au sens de ne plus avoir d'intérêt pour les investisseurs privés, sans accompagnement public préalable. A contrario, si la maîtrise des vitesses des divers modes de déplacements réduisait la dépendance à l'automobile en favorisant la plurimodalité, l'interventionnisme public serait moins indispensable (ou se déplacerait plus en amont des processus) car la ville pourra plus facilement, d'elle-même, c'est-à-dire par le jeu des marchés urbains, se recomposer en se régénérant. Tout ou une plus grande partie de l'espace déjà construit serait resté pleinement « dans le marché ».

défenseurs de la modernité, la vitesse a rendu caduque. Or il n'est pas indispensable pour montrer les inconvénients de la vitesse (sachant qu'elle n'a pas que des inconvénients et c'est pour cela que je proposerai de ne pas revenir à la ville compacte ce qui n'est possible qu'en revenant à la marche à pied) de porter une appréciation sur la ville des vitesses rapides à partir seulement d'une appréciation esthétique, culturelle (ou culturaliste selon le jargon des urbanistes).

³⁴ Mais aussi parce que je pense qu'il s'agit du plus grand inconvénient de la vitesse du point de vue des politiques locale d'urbanisme.

³⁵ Et ce niveau sera d'autant plus ressenti par les personnes concernées que la métropole particulière aura une hétérogénéité sociale dont le « spectre » est plus large.

Nous pouvons aussi également très sérieusement limiter l'actuel éparpillement périurbain, substitut d'une « banlieue résidentielle » qui, autrefois, n'avait pas d'autre choix que de s'étendre en continu mais qui aujourd'hui *fait le dos rond* en « verrouillant » son extension. Pour cela une politique foncière (intégrant un dispositif de récupération des plus values foncières) compensatoire aux conditions plus aisées de la mobilité serait nécessaire, de même que de nouvelles modalités de la distribution des aides à l'acquisition de logement, sans parler de la fiscalité attachée aux divers types de localisation³⁶. C'est aux investissements fonciers autant qu'à la promotion des modes écologiques de déplacements, qu'il conviendrait d'affecter les économies réalisées sur les infrastructures routières rapides et gratuites qui s'avèrent non pas inutiles mais bien *néfastes* si elles couvrent des besoins de nature « urbaine » c'est à dire, selon nos définitions, *fréquents*.

Ces propos laissent parfaitement sceptiques ceux qui au fond trouvent trop compliqué de gérer simultanément et conjointement (c'est à dire en veillant à ce que les effets d'une politique sectorielle, supposés vertueux dans le champ de cette politique ne deviennent pervers par ses effets sur un autre territoire ou dans le champ d'une autre secteur politique sectorielle) la politique de l'habitat, celle des déplacements, ou des localisations d'activités. Pour eux l'urbanisme doit rester une « belle image » (plus un règlement) concernant les intentions partagées sur la façon de faire la ville dans le futur. Il est donc vain de vouloir coordonner toutes les compétences de toutes les institutions concernées par le devenir urbain. La loi SRU dit³⁷ le contraire mais il est quand même assez vraisemblable que cela restera assez longtemps un vœux pieux dans l'état d'organisation et de fonctionnement de nos institutions.

Enfin, finalement *on ne comprend pas ce que la vitesse vient faire là dedans*, mais aussi plus généralement pourquoi les grandes métropoles ont la malchance d'avoir les marchés urbains les plus contraints (les prix les plus élevés), la ségrégation la plus forte, le plus de pollution et les déplacements les plus longs. Tout pour déplaire et pourtant elles tournent (comme disait Galilée de la terre) se développent, ont un meilleur PIB/

³⁶ La planification urbaine, indispensable par ailleurs mais à qui on continue d'attribuer les vertus qu'elle pouvait avoir quand la mobilité était restreinte, ne peut prétendre y arriver par la seule voie réglementaire. Si elle y prétendait, ne pouvant qu'interdire la construction et non la susciter, elle ne pourrait que renforcer la dynamique en cours d'éparpillement périurbain mais pas la contrarier.

³⁷ Ou disait car les nouvelles dispositions législatives sont venues affadir et obscurcir des objectifs pourtant déjà insuffisamment clairs à mon avis

habitant que les régions moins urbaines et même contribuent par leur fiscalité à subvenir à ces dernières. Alors que demander de plus ?...C'est la rançon de la taille mais quand même « vive les métropoles ». En fait tous ces facteurs sont liés entre eux et s'expliquent les uns par les autres (ou en même temps que les autres) *à condition d'introduire la vitesse* des flux de déplacements (et la mobilité comme un moyen des interactions sociales) dans l'analyse.

Pour en rester aux déplacements habitat travail (puisque c'est du caractère inévitable de l'accroissement de la ségrégation quand la vitesse automobile n'est pas à mon avis correctement maîtrisée que je veux parler ici) nous pouvons décrire le processus de la façon suivante. Quand la vitesse est améliorée le nombre de postulants à un logement donné s'élargit (spatialement et quantitativement) consolidant son prix sur le marché selon la hiérarchie des qualités de ce logement (qualité intrinsèque du bien lui même, accessibilité lointaine, environnement ou voisinage). Nous aurons plus de choix donc plus de personnes qui se déplaceront pour disposer du logement de leur choix (même s'il est plus cher que d'autres logements plus proches de leur travail moins convoités faute, par exemple, d'assez d'emplois à proximité) parce qu'il a pour eux plus d'avantages et qu'ils ont les moyens en temps et en argent d'exercer leur préférence. Mais *l'existence de ce flux viendra provoquer l'allongement des trajets de ceux qui doivent intégrer le prix du logement ou du terrain pour décider de la localisation de leur habitat. Pourquoi ? Tout simplement du fait que les logements plus proches de leur travail auront été pris par la première catégorie de migrants....* Contrairement à tous les autres segments de la demande de mobilité, la mobilité habitat travail des uns réagit sur la demande des autres³⁸.

Le fait que des entreprises aient toujours un intérêt économique à se regrouper (donc à se regrouper dans des centres), que l'histoire de la ville explique une répartition très hétérogène et très stables des types de logement comme de l'agrément (ou de la réputation) des divers quartiers³⁹, font que, pour la mobilité travail exclusivement, *faciliter la mobilité pour seulement répondre à la demande latente des déplacements, permettra aux plus nantis de se regrouper obligeant les plus pauvres à occuper ce qui reste à*

³⁸ C'est ce que n'ont pas compris les prétendus spécialistes de déplacements qui continuent de ne pas comprendre que les déplacements travail ne soient pas devenus moins stratégiques pour le fonctionnement urbain du fait que leur importance relative a décliné dans le flux global de déplacements... Ils ne s'intéressent qu'à la valeur quantitative des flux et un déplacement quelconque en vaut un autre.

³⁹ Plus généralement on pourrait dire du fait que depuis toujours et pour toujours ni la ville ni la société n'est ou ne sera faite de gens identiques répartis aléatoirement dans l'espace...

leur disposition. Les trajets des uns sera la cause de la majoration de la longueur de celui des autres.

Ce schéma explicatif intègre la périurbanisation éparpillée de la classe moyenne en maison individuelle. La périurbanisation est la réponse particulière de cette catégorie aux contraintes du marchés, elle constitue une variante parmi les comportements de ceux qui, faute mieux, sont contraints de se *desserrer*, d'éloigner leur habitat (plus pour certains qu'ils ne l'aurait à priori voulu) de l'emploi qu'ils occupent. S'ils ne s'en plaignent pas c'est qu'ils ont parfaitement intégré les contraintes du jeu de la compétition pour l'espace et choisi leur façon particulière « d'optimiser » leur mobilité à l'habitat auquel il peuvent prétendre sans être ni les plus contraints ni les moins contraints mais en situation « moyenne » comme précisément la catégorie sociale à laquelle ils appartiennent est appelée.

Le poids de la variable « environnement social » du logement peut alors pleinement prendre de l'importance dans sa contribution à l'explication de la valorisation du logement (et donc de son prix sur le marché). La ségrégation sociale n'est pas la résultante d'une classe aisée qui brusquement ne supporterait pas le côtoiement de la pauvreté. Elle ne l'avait jamais vraiment « supportée » antérieurement mais à cette époque elle n'avait pas le choix en raison du caractère restreint des conditions de la mobilité. Pour illustrer ce propos retournons à l'histoire. Ce ne sont pas les bourgeois (« les patrons » comme on disait) qui ont « viré » les bonnes des chambres de bonnes qu'elles occupaient quand l'ascenseur s'est généralisé mais le fait qu'un mouvement d'émancipation sociale remettait en cause les formes de la « domesticité » au moment où avec l'ascenseur ces chambres pouvaient avoir de nouveaux candidats. L'automobile facilite de nouveaux types de spécialisation sociale de l'habitat en rapport avec de nouvelles dynamiques sociales (maintenant les processus d'exclusion). L'invasion de certains des anciens quartiers populaires centraux par les « bobos qui travaillent en banlieue en est une. Il n'y a pas d'autre « méchant loup » derrière tout cela que la somme de nos préférences individuelles sur le marché. La ségrégation est une conséquence inévitable d'une logique de marché que la facilité de se mouvoir ne peut qu'attiser mais que la puissance publique pourra aussi vouloir borner (ou contrarier) en jouant des leviers à sa disposition. La maîtrise de la vitesse fait partie de la panoplie mais doit être utilisée avec précautions compte tenu de son interférence avec une multitude d'autres phénomènes.

Les politiques d'habitat ont théoriquement pour objectif de rétablir une mixité sociale que *par un autre bout l'amélioration des conditions de la mobilité défait*. Il n'y a pas là qu'une coupable incohérence, il y a surtout tous les inconvénients sociaux, moraux, politiques d'une société qui se fragmente spatialement probablement plus que dans la réalité (que la réalité de sa fragmentation sociale). Elle paraîtra peut être plus en crise (affaiblissement des liens sociaux) qu'elle ne l'est vraiment. Mais jusqu'à ce jour l'urbanisme, l'agencement urbain a toujours été le « grand livre » révélateur des valeurs qui lient entre eux les membres d'une même société...Peut elle brusquement ne plus l'être même si les sociologues, à juste titre, nous rappellent que la construction des liens ne se font plus obligatoirement là où ils se faisaient ?. Le code qui établit le rapport entre une société réelle et l'image que son urbanisme en donne, par sa nature fondamentalement « culturelle » (dont de résistance au changement pour mieux intégrer progressivement ce changement) ne pourra jamais se transformer aussi vite que la réalité sociale. Réciproquement la construction des liens sociaux peut elle se faire, maintenant dans notre société, complètement indépendamment de l'urbanisme comme certains le disent ? *Une société démocratique peut elle rester démocratique en affichant le spectacle de ce qui est communément ressenti inéquitable ?*. L'image fait partie de la réalité si elle a une efficacité sociale. La question ici posée est évidemment redoutable, elle est pleinement politique au sens qu'elle ne nous appartient pas en tant qu'expert ou technicien.

La maîtrise de la vitesse partie intégrante de la réponse aux défis environnementaux du futur.

La modération de la vitesse en ville pour des raisons de sécurité routière ou pour retrouver les qualités perdus de l'espace publique me semblent avoir récemment suffisamment progressé dans l'opinion ces dernières années pour justifier de ne faire que les évoquer ici, ce qui ne veut pas dire qu'elles soient devenues secondaires ni que les résultats atteints soient devenus suffisants. Au contraire je suis convaincu que ces deux politiques sont impuissantes à atteindre les objectifs qu'elles s'assignent sans intégrer les autres raisons (que l'on ignore ou veut ignorer et que je défend ici) de modération de la vitesse. Il leur serait fatal de superbement s'isoler. Je voudrai plutôt consacrer quelques lignes aux deux formidables défis de demain des ressources énergétiques et de l'effet de serre.

L'importance de trouver rapidement assez de ressources énergétiques contribuent de plus en plus à une dérive géopolitique à l'échelle planétaire qui risquent de marginaliser toutes les autres préoccupations. Avoir plus de ressources renouvelables ou dont le risque de pénurie soit à moyen terme moins problématique devient une question dont l'importance ne peut que croître avec le temps. Or en dépend notre mobilité (et derrière nos interactions sociales) qui n'arrête pas de croître pour les raisons précédemment décrites. La consommation énergétique en ressources non durables évolue *en proportion de la longueur de nos déplacements qui dépendent de la vitesse autorisée*. Il en est de même pour l'effet de serre. Quand les spécialistes de l'effet de serre⁴⁰ recherchent quelle mobilité (compte tenu de la place des déplacements dans la contribution à l'effet de serre) permettrait non d'arrêter le réchauffement en cours de la planète mais de ne plus injecter un excès de CO₂ dans l'atmosphère provoquant demain un réchauffement supérieur à celui induit par nos pratiques passées, ils proposent de *diviser notre mobilité actuelle par deux*. Parallèlement, tous freins serrés (ou supposés serrés), les spécialistes des déplacements eux de leur côté nous disent ne pas voir comment la mobilité pourrait croître de moins de +2 à +3% par an. Qui a raison ? Il serait dramatique qu'ils aient tous raison... Comment choisir ceux qui ont raison ?

Les spécialistes du climat ne savent pas dire quelles conséquences précisément aura un réchauffement de l'atmosphère (et de notre espace de vie, de l'espace de la vie) reconnu comme inéluctable à moyen terme. Ils le reconnaissent d'ailleurs mais cela ne suffit pas à nous rassurer. Conscient de la difficulté à être entendu et compris ils suggèrent une politique des petits pas. C'est le premier pas le plus coûteux. L'essentiel c'est de partir car cela nous permettra ensuite de courir plus vite (s'il le faut toujours et si nous le pouvons encore). Les spécialistes des déplacements eux se trompent parce qu'ils ont fini par considérer comme une fatalité de ne pas pouvoir toucher à la politique des vitesses⁴¹ (ou plus largement à la définition des coûts localisés de la mobilité). Ils préconisent la politique qui leur paraît socialement recevable : le maximum d'argent pour les transports collectifs et puis tant pis pour le reste les gens s'adapteront à la ville et la ville aux gens... Dans ce contexte le

⁴⁰ Jean Marc Jancovici : « L'avenir climatique » Editions du seuil 2002.

⁴¹ Les scandinaves ont réussi à implanter le péage urbain (en Norvège) comme de faire respecter le 100 à l'heure sur autoroutes à des bolidos capables d'aller sur ces infrastructures au double de cette vitesse. Evidemment il y a quelque part un gâchis d'avoir des véhicules aussi puissantes sur des routes dont le coût fut justifié par des vitesses que maintenant on interdit, mais c'est néanmoins le début de la sagesse.

politique, conscient ou non conscient de l'ampleur de la question, laisse courir ou occupe l'espace médiatique de positions aussi généreuse et volontariste qu'ambiguë. Ils feraient mieux (et nous avec) de reconnaître qu'ils sont bien embêtés par ces questions en commençant par dire ce qu'ils croient savoir et ne pas savoir. Il faudra alors ,sans paniquer, repartir à zéro, c'est à dire *refonder l'utilité sociale et économique de la vitesse pour ne garder que le niveau dont nous avons vraiment besoin*. Les climatologues ont raison. L'important c'est de commencer. Et, en ce qui concerne les planificateurs de l'espace, de bien chercher à voir toujours et partout, dans leurs options, ce qui est *réversible* de ce qui ne l'est pas.

A quelle ambition subordonner nos objectifs de vitesse en agglomération ?

La vitesse ne fait pas durablement gagner du temps mais de l'espace ou de la productivité. La réponse est là. Quelle ville donc veut on réaliser ?. Or *nous pouvons permettre à tous ceux qui désirent une maison individuelle (sans pour tous un très grand jardin, ni en s'implantant tous dans un village d'une centaine d'habitants perdu dans la campagne) d'avoir satisfaction d'une façon économe dans tous les domaines pour la collectivité*. C'est vraiment une bonne nouvelle mais malheureusement elle n'intéresse pas grand monde car dans l'état actuel des choses la question n'est posée nulle part de cette façon, même là où est pris au sérieux les exercices de planification urbaine. La vitesse suffisante en agglomération est donc celle qui, à notre avis, rend *urbanisable* (et pas plus) de nouveaux terrains si la nécessité s'en fait sentir (ce qui peut également dépendre de ce que deviennent les terrains déjà urbanisés et de la politique adoptée pour la déconcentration des emplois). Les vitesses routières actuellement autorisées le permettent toujours et partout. A la réduction de la vitesse ne peut être opposée les risques d'embolie des marchés fonciers ou immobiliers même si des précautions sont à prendre dans les plus grandes métropoles.

Deuxième bonne nouvelle : l'économie des territoires ne pâtira pas de la réduction de la vitesse si celle ci ne réduit pas les conditions d'accessibilité interurbaine⁴². C'est elle et elle seule qui *maintenant* est stratégique pour notre économie mondiale. Ceci est également vrai pour les grandes métropoles si l'accessibilité (interne comme externe) aux services de rayonnement métropolitain est sauvegardé. Nous voyons

⁴² Un développement plus conséquent de cet argument se trouve dans un rapport auquel j'ai contribué réalisé en 2003 pour la DRAST intitulé « Les enjeux de la mobilité ».

que nous nous orientons progressivement vers un « *droit à la vitesse* » fonction de l'interaction sociale visée par le déplacement. Sa concrétisation ne pourra se faire qu'en combinant différemment qu'actuellement les politiques de déplacements et les autres politiques urbaines, mais aussi la fiscalité des localisations etc...

QUELQUES SUGGESTIONS DE MISE EN ŒUVRE D'UNE POLITIQUE LOCALE DES VITESSES

Mieux distinguer les rôles des réseaux urbains et interurbains

Les économistes insistent, à juste titre jusqu'à un certain point, sur les vertus de la vitesse en matière de développement économique, mais cette approche est elle applicable pour n'importe quel déplacement ? C'est dans cet « *entre-deux* » que le développement peut devenir durable. Le « *développement* » dépend maintenant beaucoup plus de la qualité – remise systématiquement en cause par une périurbanisation galopante- des échanges interurbains (entre cités). Si les frontières entre urbain et interurbain deviennent aussi floues, c'est précisément en raison de cette déconnexion entre les politiques de déplacement et d'aménagement. Pour retrouver une lisibilité de l'armature urbaine (qui ne nie pas l'intensité des échanges ni les solidarités) il convient de maintenir un écart beaucoup plus net qu'actuellement entre les niveaux de services offerts par les deux réseaux routiers urbains et interurbains. Ces deux réseaux resteront fluides si l'un, urbain car d'usage fréquent, est gratuit mais plus lent et ainsi plus respectueux de la diversité des interactions urbaines dont la ville est le lieu⁴³, et l'autre, interurbain, donc d'usage moins fréquent, et d'autant plus cher qu'il est rapide si sa conception l'a rendu utilisable par des déplacements fréquents. La congestion n'est que le fruit de la confusion des rôles entre ces deux réseaux.

Réduire la place de l'automobile ne signifie pas de renoncer à la fluidité mais simplement de modérer sa vitesse dans l'urbain, la condition paradoxale de cette fluidité. L'amélioration de la fiabilité des temps de trajets vaut bien une telle modération. Or la vitesse conditionne tous les équilibres urbains, c'est à dire la

⁴³ Confère « LA RUE » de Jean Loup Gourdon, Editions de l'Aube 2002.

compatibilité des diverses formes de centralités entre elles dans le domaine des activités (et dont nous n'avons pas parlé ici) comme les processus de valorisation ou de dévalorisation dans celui de l'habitat (dont nous avons parlé).

Dans nos périphéries urbaines ou périurbains, la paresse du recours aux solutions routières rapides a suscité un réseau de voies lentes insuffisamment maillé. Nous allons de cul de sac en cul de sac où frileusement chacun se protège de chacun. Comblers cette insuffisance favoriserait également la mise en place d'une politique foncière préalable à l'ouverture à l'urbanisation. Elle serait une alternative aux nombreux terrains éloignés et éparpillés de la couronne périurbaine que l'accédant à la propriété aux ressources modestes va chercher tout au bout des voies rapides théoriquement construites pour un autre usage. Inversé, le cercle vicieux devient vertueux. Il requiert des aménagements pour ne plus pouvoir dépasser 30 à 50 km/h en zone agglomérée, et au maximum 70 à 90 km/h en zone périurbaine. Actuellement les voies rapides urbaines gratuites sont souvent trop largement dimensionnées pour ces performances. Les boulevards urbains avec contre-allées suffiraient largement et offriraient des potentialités urbanistiques incontestables. Cela dépendra de la politique routière des départements qui dans l'état actuel de la compréhension des enjeux de leur politique sont pratiquement tous dans une attitude complètement opposée à celle ici défendue et chose plus gênante ont politiquement intérêt à court terme à ne pas la remettre en cause dès que les territoires ruraux ou périurbains représentent la majorité des sièges de l'institution (compte tenu de la perception de la question par ces territoires)

Ne plus croire que les modes alternatifs peuvent se développer sans ne pas toucher aux situations acquises en matière de vitesse par les moyens individuels.

Pour enrichir la réflexion commune, nous soumettrons à la critique une série de pistes d'actions. Leur éventuelle adoption supposerait d'explicitier les enjeux environnementaux en présence (paysage, cadre de vie, énergie, réchauffement de la planète) qui peut être un jour finiront, nous l'espérons, par les justifier aux yeux de tous. Nous ne l'avons pas fait ici pour en rester au thème initialement choisi de traiter. Une prise de conscience a commencé à s'élargir et elle sera d'autant mieux partagée que les villes européennes ayant déjà adopté depuis assez longtemps certaines des mesures recommandées ici, auront fait la démonstration de leurs effets

bénéfiques sur les *conditions de vie* urbaine et sur la *vitalité économique* de leur territoire.

Poser le problème uniquement comme la recherche d'une bonne complémentarité entre les moyens de transports individuels et collectifs, méthode la plus habituellement pratiquée, occulte inconsciemment la vraie question selon nous, celle de la politique de maîtrise de la vitesse. *Le trop plein des voitures ne sera pas éliminé par la promotion des autres modes de déplacement... C'est le classique enfermement du sujet dans le discours lénifiant de la complémentarité des moyens de déplacement. Vive l'harmonie universelle même si les uns mangent les autres. Nous nous complaisons depuis trop longtemps dans cette impasse même s'il est vrai que ces moyens collectifs peuvent tout aussi bien avoir besoin des moyens individuels pour garder leur propre utilité et que le développement des services à la mobilité peut faciliter un équilibre harmonieux entre tous les moyens à notre disposition pour faciliter la réalisation des interactions sociales. Il faut enterrer la hache de guerre de la rivalité des modes mais pas à n'importe quelles conditions et c'est sur le terrain de la satisfaction des interactions sociales qu'il convient d'en juger. Nous sommes bien d'accord. Les moyens de la panoplie à la disposition de la puissance publique ne sont pas strictement internes à la sphère des déplacements mais combinent l'agencement urbain (l'urbanisme), la mobilité, et l'organisation des télécommunications. Leur combinaison équilibrée peut faciliter, de façon complémentaire et sans dommages environnementaux, les interactions sociales qui sont leur finalité commune. Mais la réciproque est également vraie. Il est dangereusement inutile à notre avis de privilégier des solutions par les moyens de mobilité individuelle là où le moyens de mobilité collective ou d'autres moyens que la mobilité, peuvent faire mieux⁴⁴.*

⁴⁴ A la cohérence entre système des déplacements (par des moyens individuels et/ou par des moyens collectifs) il convient d'ajouter également, pour passer une nouvelle étape vers plus de « durabilité », la notion de cohérence entre le système des déplacements « urbains » ou « métropolitains » que nous devons maintenant ne plus confondre. Les échanges urbains sont les échanges classiques au sein d'un bassin d'emploi, quand les échanges métropolitains concernent l'accès aux services métropolitains (ou aux échanges entre services métropolitains) dont l'aire d'influence excède largement le bassin d'emploi. La mobilité facilitée n'exige plus (et ceci est très nouveau, aussi nouveau que le fait que la ville et la campagne peuvent s'imbriquer l'une dans l'autre) d'une métropole à large rayonnement, pour être métropole, de tout concentrer dans une seule et même agglomération continue. Des réseaux intercités peuvent « faire métropole ». Les flux induits par la suburbanisation peuvent contrarier la satisfaction des flux moins nombreux mais économiquement plus stratégiques de la métropolisation. C'est cette quadrature du cercle qu'un réseau par exemple ferroviaire à vocations multiples (urbaines, suburbaines, régionale, européenne) peut venir dénouer au moindre coût dans tous les domaines. Mais cela exigerait plus de rigueur dans la gestion des interfaces au sein des systèmes de déplacements et entre ce dernier et les politiques d'aménagement (le système des localisations) d'aires territoriales régionales. Les métropoles qui comme Londres ou Paris sont devenues métropoles avant

La maîtrise de la vitesse automobile pourrait également passer par l'extension du *péage* à certaines des voies rapides initialement conçues pour être urbaines mais dont la vocation interurbaine serait ainsi renforcée. Mais le péage ne doit pas avoir pour finalité proposer un coût de la mobilité seulement parce qu'il est globalement dissuasif du mode utilisé. Sinon la puissance publique paye pour une chose et doit encore payer pour son contraire. *Il faut donc examiner tous les moyens d'éviter que les déplacements fréquents se fassent sur des voiries rapides.* Cela pourra se faire par l'implantation des réseaux comme par les règles de construire. De façon plus générale le passage au péage sera d'autant mieux perçu et compris qu'auparavant le *contrôle d'accès* aura été le moyen d'éviter l'engorgement de voies qui apparaissent maintenant malheureusement trop rapides compte tenu de leur implantation. Au Japon, dans des secteurs de forte densité urbaine, une pratique commune de régulation consiste à fermer aux heures de pointe certaines entrées des voies rapides urbaines *afin qu'elles ne se bouchent pas.* Ce n'est pas la vitesse qu'il faut diaboliser mais seulement rendre apparents et compréhensibles ses méfaits. Ce contrôle d'accès, donc la sélection sous une forme ou une autre de qui a priorité sur qui pour accéder à la vitesse permise par une infrastructure, exige en contrepartie, la création de voies nouvelles plus lentes et mieux maillées donc des interventions publiques financièrement coûteuses et impopulaires à mettre en œuvre rapidement dans les tissus urbains existants. Par exemple il est stratégique dans un SCOT de faire, dès le départ de la démarche, un point précis des contraintes en ce domaine, car il retentit sur tout le schéma de cohérence.

Une autre partie des voies rapides gratuites seraient progressivement *requalifiées*, transformées, réintégrées dans un fonctionnement urbain commun et deviendraient les supports d'autres modes de déplacement comme de nouvelles formes d'urbanisation à leurs abords. Les exemples de ce type commencent à se multiplier. Plus largement, cette remise en ordre de l'ensemble du système de la voirie pourrait participer d'une *recomposition urbaine* que certains avaient sans doute un peu vite limitée à la seule reconstruction des grands ensembles. Or la gestion des

la banalisation de la voiture voient leur qualité métropolitaine constamment remise en cause par cette nouvelle conjoncture de la mobilité. Les services métropolitains exigent ils exactement la qualité de niveau de service que peut offrir les transports urbains de masse ? Ce sont des réflexions nouvelles qui vont devenir importantes. Comment localiser au mieux dans ces grandes agglomérations les diverses sortes de services métropolitains et quel système de déplacements devons nous leur adapter (sachant

inconséquences des choix des différentes récentes décennies ne s'arrête pas aux grands ensembles. Cette recomposition du système de voiries lentes sera longue et coûteuse mais plus économe et plus efficace que la multiplication des infrastructures rapides urbaines ou périurbaines, lesquelles, pour celles qui seraient conservées, retrouveraient, comme nous l'avons dit plus haut, à l'échelle interurbaine en les mettant à péage, une utilité plus « *durable* ».

Il est également possible d'imaginer que des *véhicules propres silencieux et lents* deviennent opérationnels à coûts raisonnables, non seulement pour les particuliers mais aussi pour les transports collectifs et les véhicules de livraison. Si tel était le cas ils pourraient voir leur usage privilégié dans les zones les plus denses construites dans nos agglomérations avant la banalisation de la voiture. Ils permettraient de donner à ces territoires une *compatibilité entre qualité résidentielle et accessibilité* qu'ils sont pour certains en train de perdre. La maîtrise des processus de dévalorisation est le moyen d'éviter de devoir ultérieurement adapter certains quartiers aux conditions de la mobilité la ville automobile, par de lourdes opérations de reconquêtes de friches urbaines. Les véhicules normaux, c'est à dire ceux qui sont conçus principalement pour un usage « routier » ou « interurbain » ne pourraient plus alors pénétrer dans ces espaces que moteurs « *bridés* » de façon assez apparente pour que l'absence de bridage puisse être immédiatement sanctionnée.

Passer, dans le déploiement des ménages et des entreprises, d'une logique automobile favorisant diffusion spatiale, instabilité des rôles joués par les territoires et congestions larvées, à une structuration intermodale autour des réseaux de transport collectifs (tolérant une déconcentration sélective des emplois et plus de mixité sociale mais l'encadrant) n'est pas une mutation simple. Elle suppose des interventions d'ordre multiple pour qu'in fine la facilité à déménager⁴⁵, là où la mobilité est moins indispensable, à égalité de satisfaction dans la localisation, compense les inconvénients du ralentissement des véhicules. Elle passe par des marchés immobiliers moins tendus et pour cela mieux contrôlés. L'investissement en transport collectif n'est pas à même de tout résoudre d'un coup de baguette magique. Dans les plus grandes métropoles, là où cette politique est la plus utile, la remise en ordre ne peut se faire vite sans prendre le risque de pénaliser un peu plus des temps

que les flux les concernant sont certes fondamentaux à l'ensemble métropolitains mais très minoritaires sur le total des flux), devient la nouvelle colle à résoudre mais encore non résolue.

de trajet déjà jugés très contraignants. Elle suppose par conséquent une mise en cohérence des moyens opérationnels mais aussi de la « fiscalité des localisations » avec les objectifs de planification urbaine.

Cela revient à ne plus considérer que l'avenir des grandes métropoles est dans leur taille ou dans leur degré d'unification, là encore, indépendamment de la nature des interactions sociales considérées. L'agglomération parisienne par exemple ne redeviendra vivable que si, enfin, elle n'est plus considérée comme une agglomération unitaire mais *la somme de plusieurs agglomérations de moindre taille accolées*. Cette conception des choses bouleverse totalement la nature de l'offre de transport nécessaire dans les grandes agglomérations et ce n'est plus que de l'analyse de l'évolution de la demande que viendra la définition de l'offre nouvelle à concevoir ou utile à transformer. Le premier choix stratégique pour une telle agglomération sera donc de définir (justifier) de combien (2, 5, 10 ou plus) d'agglomérations différentes elle est formée (ou que l'on souhaite qu'elle tende à être formée) et de subordonner le choix des politiques de mobilité d'habitat, d'incitation des localisations d'entreprises, voire de délimitation des institutions qui auront à gérer ces parties d'un même tout, à cet objectif commun d'autonomie relative de chacune de ses agglomérations *suivant la nature des interactions sociales pratiquées*.

Pour cette raison l'évaluation des villes nouvelles réalisées est une démarche importante. Il convient d'analyser la correspondance entre réalité obtenue et objectifs visés, pas pour savoir *qui* a été bon ou mauvais mais en quoi les *objectifs poursuivis* avaient un sens et quels sont ceux maintenant à adopter. En quoi nous sommes nous trompés il y a quarante ans ? Que savons nous maintenant, grâce à cette expérience, que nous ne savions pas avant ?

CONCLUSION

Nous ne devons pas sous estimer les difficultés mais pas les surestimer non plus. Le futur différera du présent mais sera aussi plus conforme à nos attentes si comprenant mieux ce présent nous savons en rendre compte à ceux qui le vivent. La mobilité est

⁴⁵ Une prime au déménagement pour réduire sa mobilité habitat travail pourrait être plus efficace que d'aider les ménages à accéder à la propriété indépendamment de la localisation des emplois.

infiniment plus « plastique » que nous voudrions habituellement le croire et serait peut être intéressant de mieux comprendre pourquoi nous avons autant de difficulté à le reconnaître. Nous retrouvons toujours je crois, en dernier ressort, un renoncement des institutions à oser organiser un débat qu'elles ne contrôlèrent pas alors que ce renoncement au débat favorise à plus long terme leur débordement et donc leur impuissance à résoudre les contradictions qu'elles ont vocation à résoudre. La dernière grande grève des transporteurs routiers à propos du coût des carburants est, selon moi, le dernier exemple de l'occasion perdue de faire progresser ce « grand débat national » sur la mobilité. Ce débat est rendu plus difficile par la myriade des intérêts concernés. Il n'est que plus urgent même si ses résultats ne seront pas vite, sinon jamais, apparents. *Car on ne sait jamais à quel conflit on a échappé quand le débat ou la réflexion commune a été suffisamment entretenue.*

Remettre en cause la vitesse plutôt que de se contenter de multiplier les médications sur ses conséquences a pour avantage de rendre inévitable la réflexion collective et le débat sur l'utilité de la mobilité comme sur celle de l'urbanisme ou de la fiscalité. Du point de vue de la communication comme du jeu démocratique la « politique des vitesses » aura donc une efficacité sociale supérieure à toute autre, même si prise isolément elle n'aura pas de meilleurs résultats que les autres (également prises isolément). Elle seule par la *radicalité* de son objet permet de remonter au pourquoi de nos comportements et de nos arbitrages et donc, elle seule, ouvre un débat égalitaire.

Bibliographie :

- Jean Loup Gourdon : LA RUE éditions de L'Aube 2002.
- Jean Pierre Dupuy : LA PANIQUE éditions du Seuil 2003, collection « les empêcheurs de penser en rond ».
- Jean Remy : LA VILLE, PHENOMENE ECONOMIQUE, Anthropos, Economica 1970,réédité 2000.

- Jean Claude Chamboredon et Madeleine Lemaire : Proximité spatiale et distance sociale ,publié dans Villes et Civilisations urbaines aux éditions Larousse 1992 (recueils par Therry Paquot et Marcel Roncayolo de textes sur l'urbanisme).
- Jean Pierre Orfeuil :L'étalement, un facteur d'accroissement de la mobilité ; la vitesse ,un facteur d'accroissement de l'étalement ; les coûts privés et publics, des facteurs à mieux connaître, Colloque ADEF : »la ville aux champs » 2000.
- Jean Marc Jancovici : « L'AVENIR CLIMATIQUE » Edition du seuil 2002.
- Marc Wiel : VILLE ET AUTOMOBILE : Editions Descartes et Compagnie 2003 et LA TRANSITION URBAINE, Editeur Mardaga (Liège)1999.