

Article paru dans l'ouvrage intitulé : « Mobilités, fluidités, liberté » sous la direction de Bertrand Montulet et Vincent Kaufmann édité en 2004 par les facultés universitaires Saint Louis de Bruxelles.

LA VILLE EN ETAT DE PANIQUE ?

INTRODUCTION

Le dicton populaire nous invite à ne pas confondre vitesse et précipitation. Nous voudrions ici appliquer ce dicton à l'urbanisme. Jean Loup Gourdon l'a fait, à sa manière et de belle manière, en montrant comment la rue (le titre même de son ouvrage) était le support d'une infinité d'interactions sociales compromises par l'instrumentalisation de l'espace public par la mobilité urbaine. Pas d'urbanité sans retenue, sans attention à l'autre, et le contexte urbain le favorise ou le gêne, mais ne le prescrit pas. Nous ne dirons rien d'autre, mais en privilégiant une autre échelle géographique que celle étudiée par J.L. Gourdon, celle de la dynamique de l'agglomération dans son ensemble. Nous essaierons de montrer qu'en voulant gagner du temps dans nos déplacements, du fait que cet objectif déstabilise tout notre contexte urbain, nous finissons par gagner autre chose que du temps... tout en suscitant de nombreux inconvénients collectifs... Vu à partir de l'analyse de la mobilité cela a évidemment quelque chose de *frénétique*. Comment trouver la juste maîtrise d'un processus où chacun, semble-t-il, perd ou gagne quelque chose (en soi ou par rapport aux autres c'est selon), mais en même temps où nous risquons tous de perdre beaucoup (les dommages environnementaux), à force de vouloir individuellement être toujours gagnant ?... Cette situation évoque irrésistiblement la figure de la *panique*. Un développement plus durable réclame-t-il simplement un peu plus de sagesse collective ? L'élaborer ne demande-t-il pas de cesser de nous raconter des histoires, de prendre collectivement la question à bras le corps et de démêler le rationnel de l'irrationnel dans nos comportements.

Nous commencerons par dire ce qui nous fait croire que la vitesse de nos déplacements influe sur l'organisation urbaine, et de ce fait comment la « vitesse fait le trafic ». Cela nous amènera à spéculer sur les mesures que nous pourrions imaginer pour changer cette dynamique. Nous proposerons alors une *utopie* commune, entre gens brusquement touchés par la grâce, comme, toute proportion gardée, les personnes descendant, probablement angoissées mais sans panique, les escaliers des tours du World Trade Center, le matin du 11 septembre 2001. Nous emprunterons de nombreuses réflexions à l'ouvrage de J.P.Dupuy (2003), intitulé « La « panique », cet étrange état de « fluidité sociale absolue » d'un groupe, où tout lien social paraît soudain disparu. La dissolution de la ville par la mobilité relève-t-elle, sans qu'il y ait obligatoirement panique mais *à la façon de la figure de la panique*, d'une dissolution du lien social ? Nous entendons souvent ce propos par rapport auquel nous nous situerons.

MOBILITE ET GESTION DU TEMPS.

En ville, non compté l'impact des fluctuations liées aux pratiques touristiques, le trafic routier supplémentaire ne résulte pas d'un surcroît de sorties du domicile. L'évolution démographique n'en explique qu'une très faible part et la motorisation croissante des ménages nous apparaît maintenant plus comme une conséquence de la dépendance¹ accrue à l'usage de l'automobile que comme une cause du surcroît de mobilité. Le trafic routier supplémentaire résulte d'abord massivement de *l'allongement* des trajets et de leur *concentration* là où les autres moyens de déplacements que l'automobile ne sont pas assez compétitifs (temps, sécurité, confort, flexibilité, etc...) pour être une alternative suffisamment crédible. Cet allongement comme cette concentration sont la conséquence 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.

Pour approfondir la compréhension de cet état de chose, il nous faut abandonner 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

¹ Les choix de localisation des ménages et des entreprises, en situation contrainte (de rationalité limitée) par les options des collectivités en matière de conditions de mobilité et d'aménagement, aboutissent à cette situation de dépendance à l'automobile.

ressent d'emblée les racines historiques et culturelles. Elle est une donnée extérieure à nous même. Or elle n'est pas figée, ni donnée une fois pour toutes. Au contraire, elle s'organise, se transforme en permanence mais marginalement (dans son contenu et/ou sa forme) dans un laborieux recyclage de ses formes antérieures pour se plier aux opportunités ou aux contraintes de l'usage que nous faisons de notre temps. Nos² *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 publics) et ainsi déterminent la mobilité et son évolution.

Tout s'éloigne de tout depuis qu'il est plus facile d'aller d'un point à l'autre. La ville n'est pas une chose matérielle mais le cadre dans lequel s'inscrit une société locale (car aucune société n'existe hors de la notion de « localité » même si cette notion ne suffit pas à la singulariser radicalement). Préexiste à sa morphologie et la modèle, un système mouvant d'*interdépendances* 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 se fassent successivement dans des lieux différents, plus ou moins spécialisés dans la manifestation d'interactions sociales particulières.*

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 semble dépendre de la taille de l'agglomération³. Selon l'interprétation

² Ménages, entreprises, institutions.

³ 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 a énoncé cette règle de la 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 qu'il y a 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 diverses disciplines (qui sont toutes des visions particulières du monde). En ce qui me concerne il me semble que les différences du budget moyen des déplacements entre les villes de même taille peuvent provenir de plusieurs causes ; le type et le niveau de développement social et économique expliquent des différences de programmes d'activités ; la structure de l'offre en déplacement doit apporter sa part d'explication ; et enfin et surtout je pense que le fait que la puissance publique ait accompagné ou contrarié par ses politiques urbaines les conséquences sur l'aménagement urbain (spécialisation sociale et fonctionnelle) de sa

la plus courante, nous parcourons plus de distance parce qu'en allant plus vite nous pouvons mieux profiter des opportunités que nous propose la ville. C'est une autre façon 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. Or il se trouve que, toujours selon l'INSEE, le temps moyen consacré à nos activités hors domicile (télévision oblige) n'a lui non plus pas varié (environ six heures en moyenne toujours non comptés les loisirs à caractère plus exceptionnel 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'activité⁴ que le déplacement permet. Aussi le temps "consenti", le seuil à partir duquel les contraintes associées au déplacement peuvent remettre en cause l'activité envisagée à son extrémité ou réagir sur ses modalités d'exercice, dépendra de la fréquence et de la durée de l'activité en fonction de l'impact sur le temps laissé disponible. Selon la pression sur leur emploi du temps, leurs revenus, leur énergie physique etc...(on pourra même plus généralement parler d'*aptitude* à la mobilité...), les personnes 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

politique des déplacements a du également jouer. Bel objet de recherche et objet de recherche particulièrement stratégique ...pour les générations futures !

⁴ Le temps passé dans une activité n'est pas un si mauvais repère toujours en moyenne de l'intérêt trouvé à une activité. Si ce temps est très court et nous importune (conduire les enfants à l'école, prendre de l'argent à la banque) 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 la 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 - donc pour cette raison moins structurants que les déplacements pour le travail-(achats, démarches, visites, loisirs urbains) 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, comme condition de sa viabilité.

c'est possible, déménageront. La mobilité⁵ n'est pas un besoin mais une transaction. Si besoin il y a, il est dans l'interaction sociale qui a commandé le déplacement.

Ces arbitrages des ménages et des entreprises pour proportionner coût ressenti de la mobilité et utilité recherchée pour l'activité se font pour partie quotidiennement dans la façon de se déplacer, mais inspirent également les choix de localisation. La difficulté de rester sous les seuils consentis s'accroît avec la taille de l'agglomération et attise une compétition d'autant plus furieuse pour l'occupation de l'espace entre les divers acteurs urbains. Les 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 le seul paramètre de la formation des prix) l'existence même des marchés urbains (foncier, immobilier, travail, services) autres que celui des déplacements.

MOBILITE ET ORGANISATION DE L'ESPACE

Le coût des déplacements a plusieurs composantes avons nous dit : le temps, l'argent et la dépense physique. 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 financière (tant publique que privée). Mais le temps gagné est si grand (et nous verrons ci après comment il « s'escamote »...), du moins par rapport aux moyens (modes ou infrastructures) antérieurs de déplacement, qu'au total, le *coût global de la mobilité diminue*. Cette diminution incite les ménages qui en ont les ressources à rechercher les avantages d'une localisation antérieurement inaccessible et les entreprises à se délocaliser ou à s'étendre 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 ou l'obligation des activités impliquant déplacements et leur contrepartie, le coût de la mobilité. Cette justification⁶ 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. Quand la mobilité

⁵ Pour la même raison elle n'est pas selon nous une valeur, si valeur il y a, elle est dans l'interaction sociale.

⁶ Jean Remy dans «La ville phénomène économique » 1970

était plus coûteuse⁷, c'est-à-dire lorsque la marche à pied était le mode dominant, villes et campagnes ne pouvaient pas s'interpénétrer comme actuellement malgré 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 est le secret du principe d'agglomération humaine, 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*. L'étirement des déplacements permet également aux entreprises de gagner de la *productivité* et pour certaines de grossir. Le temps gagné est ainsi devenu « autre chose ». Mais qui est le bénéficiaire de cette forme transmuée du gain ? Pas les personnes qui se déplacent. Insensiblement, au fur et à mesure que notre raisonnement s'élargissait, nous avons bien vu que les gagnants ou les perdants ne se situaient plus dans le registre de la mobilité mais se redistribuaient entre les acteurs de l'*aménagement* qui se confrontent au sein des *marchés urbains*. Mais sommes nous pour autant prêts à renoncer à la vitesse ? Certainement pas, non pas parce qu'elle nous aliène, mais parce *qu'elle est devenue la condition de nos choix antérieurs de localisation*. Nous sommes bien pris au *piège* et tout ralentissement nous le fait ressentir avec acuité. 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 ».

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 environnementaux⁸. Les forces qui nous "agglomèrent" se relâchent en 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 conséquents⁹. C'est d'ailleurs pour cette raison

⁷ Dans ce cas les composantes du coût étaient l'énergie physique et le temps. L'automobile coûte plus cher en argent mais « effondre » ces autres composantes du coût.

⁸ Ville et automobile Marc Wiel 2002 Editions Descartes et cie.

⁹ 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.

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 d'infrastructures si, ne se contentant pas d'augmenter le nombre de leurs voies, elles en profitent pour augmenter la vitesse. Le trafic global s'accroît et se concentre sur les voies les plus rapides, en vidant les plus lentes qui fonctionnent en trop plein quand les plus rapides se saturent. Ce trafic supplémentaire se manifeste au fur et à mesure du redéploiement des localisations des ménages et des entreprises.

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*. A rebours, ce sera d'abord en misant sur les vitesses qu'il sera possible d'équilibrer la compétition entre les modes de déplacements et de les rendre complémentaires. 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 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 croyance dans l'aptitude du *marché, avec ou sans régulations*, à faire notre bonheur collectif.

LA VILLE DURABLE EST CELLE DE LA VITESSE MAITRISEE

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 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 justifieraient un trafic routier moins intense. 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 le long terme et un point de vue 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), 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 liberté de chacun. L'équilibre entre offre et demande de déplacement est subordonné à celui entre la densité et la vitesse, lequel s'élabore dans les autres marchés urbains (foncier, immobilier, de l'emploi et des services), dans le marché des localisations. Ne nous illusionnons cependant pas, l'inversion des processus urbains induits par la déconnexion entre les politiques d'urbanisation et de déplacements des précédentes décennies, réclamera, si nous savons provoquer cette inversion, un accompagnement et une coordination rigoureuse au travers de nouvelles politiques publiques. Nous les évoquerons plus loin car elles seront nécessaires, en particulier dans les plus grandes agglomérations, là où les collectivités ont *passivement* joué la mobilité comme *variable d'ajustement* des autres marchés urbains (travail, logement, foncier, services).

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. 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 depuis devenues obsolètes. 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 réduit la dépendance à l'automobile en favorisant la plurimodalité, l'interventionnisme public sera moins indispensable 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 l'espace déjà construit sera resté plus pleinement « dans le marché ».

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 sera 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 localisation¹⁰. C'est aux investissements fonciers autant qu'à la promotion des modes écologiques de déplacements, qu'il convient 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*. Cela nécessiterait probablement de fonder le lien social, moins sur l'aveugle satisfaction du marché ou chacun concurrence l'autre sans retenue, mais sur ce que J.P. Dupuy nomme « un catastrophisme éclairé », où la peur des conséquences de nos choix serait suffisante pour ne jamais être rattrapée par la « panique »...

MIEUX DISTINGUER LES ROLES DES RESEAUX ROUTIERS 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

¹⁰ 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.

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 lieu, et l'autre, interurbain, donc d'usage moins fréquent, et d'autant plus cher qu'il est rapide. 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. Les enjeux liés à cette modération dépassent très largement les seules questions, par ailleurs fort importantes, de la convivialité des espaces publics ou de la sécurité routière. Ce sont, pour l'instant, les seules portes d'entrée reconnues à la question de la vitesse, mais insuffisantes à provoquer le changement d'attitude de la société urbaine que nous proposons ici. Or la vitesse conditionne *tous* les équilibres urbains, c'est à dire la *compatibilité des diverses formes de centralités entre elles* dans le domaine des activités comme *les processus de valorisation ou de dévalorisation dans celui de l'habitat*. Dans nos périphéries urbaines ou périurbaines, 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.

LES CONDITIONS DANS LA GESTION DE LA MOBILITE DU RENVERSEMENT DES PROCESSUS EN COURS

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 par les justifier aux yeux de tous. Nous ne l'avons pas fait ici, considérant notre lecteur suffisamment averti en la matière. Une prise de conscience a commencé à s'élargir et elle sera d'autant mieux partagée que certaines villes en Europe, ayant 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 la seule politique des déplacements, l'impasse dans laquelle nous nous complaisons depuis trop longtemps.* Ces moyens collectifs peuvent tout aussi bien avoir besoin des moyens individuels pour garder leur propre utilité et 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. Ces moyens ne sont pas strictement internes à la sphère des déplacements, ils combinent *l'agencement urbain* (l'urbanisme), *la mobilité*, et les *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 mieux¹¹.

¹¹ 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

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. Le passage au péage sera d'autant mieux perçu qu'auparavant le *contrôle d'accès* aura été le moyen d'éviter l'engorgement de ces voies. 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. Cela 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.

Une autre partie des voies rapides gratuites seraient *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. Elle serait longue et coûteuse mais 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

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 banalisation de la voiture voient leur qualité métropolitaine constamment remise en cause par cette nouvelle conjoncture de la mobilité. Les services métropolitains n'exigent pas exactement la qualité de niveau de service que peut offrir les transports urbains de masse. Comment localiser au mieux dans ces grandes agglomérations les diverses sortes de services métropolitains et quel système de déplacements devons nous leur adapter (sachant 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.

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 foncières multiples pour que la facilité à déménager, 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 de trajet déjà jugés 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.

VILLE REGULEE OU VILLE MIMETIQUE

Les idées précédentes peuvent être résumées par une image. La ville serait une réaction nucléaire où les échanges croissent de façon exponentielle, aussi faudrait il des modérateurs (les barres de cadmium) pour contrôler la « divergence » des échanges... Ralentie la bombe devient un réacteur, et permet d'échapper au pire.

L'image sera contestée, car elle est contestable, rien ne nous dit en particulier que les interactions sociales dans une société locale obéissent à une croissance exponentielle... Il ne faudrait pas non plus confondre la question de l'*embouteillage* de la ville avec le *destin* de la société urbaine.... Mais c'est précisément à ce stade de nos réflexions que celles de Jean Pierre Dupuy sur la panique nous apportent un éclairage complémentaire. Elles viennent nous aider à ne pas nous enfermer dans un économisme étroit. Elles proposent le lien entre nos réflexions et la problématique plus générale de cet ouvrage qui s'interroge sur le rapport entre mobilité spatiale et fluidité sociale.

J. P. Dupuy écrit dans la préface de son ouvrage intitulé « La Panique¹² » : « Je crois, dit-il, qu'on ne peut comprendre ce qui fait qu'une société tient ensemble que sur fond de la possibilité de son anéantissement panique. L'ordre social contient la panique au sens où il en prévient le déclenchement, mais aussi au sens où la panique *est en lui* ». Tout son ouvrage contribuera à expliquer ce qu'il faut entendre selon lui par *avoir la panique en soi*.

Il se démarque pour cela de l'interprétation faite de la panique par l'école française de la psychologie des foules qui repère dans la panique simultanément un processus de désocialisation mais également de désindividualisation. L'un est le contraire de l'autre, il ne peut être les deux. Il se range plutôt aux points de vue de l'école américaine qui accepte bien le processus de désocialisation mais récuse celui de désindividualisation. La panique resterait une conduite individuellement *rationnelle* même si elle peut aboutir à des résultats collectivement irrationnels. Selon cette école, la plupart des catastrophes restent par ailleurs très en deçà de l'état de panique. Pour que la panique ait lieu il faut qu'une issue heureuse reste individuellement incertaine mais surtout soit *limitée* à quelques uns, aiguissant de cette façon la rivalité de tous avec tous, et donc effectivement une *désocialisation*, la poussant à son paroxysme, au niveau ultime du « chacun pour soi ». Entre la situation de catastrophe et de panique

¹² 2003 aux éditions du Seuil, collection « les empêcheurs de penser en rond »

il n'y aurait qu'une différence de degré dans *l'exacerbation de causes déjà là* aux stades moins avancés du même processus.

Au travers d'une diversité d'auteurs, il compare les figures de « la foule » dans la psychologie des foules, du « marché » selon Walras et de la « panique » chez divers auteurs américains, pour surtout retenir cette proposition centrale que *le marché contient la contagion panique* au double sens du terme de lui faire barrage et de l'avoir « en lui ». Ainsi montre-t-il comment peuvent se développer ces bulles spéculatives qui crèvent soudainement surprenant chacun au moment même où la certitude du gain était justement la mieux partagée, mais infirmant aussi que *le marché puisse toujours prétendre être la régulation suprême et automatique de nos comportements sociaux*.

Nous ne pouvons que faire le parallèle avec nos analyses précédentes mais, en même temps, faire ce parallèle vient nous aider à mettre en évidence une notion aperçue en cours de raisonnement, mais peut-être pas appréciée à sa juste valeur, et certainement pas mise suffisamment en exergue. Cette notion est évidemment la « *contagion mimétique* ». Quand l'effondrement de la mobilité facilitée vient libérer nos désirs réfrénés et mettre à portée de notre convoitise ce qui était antérieurement inaccessible les avantages obtenus, les désirs assouvis ne seront pas toujours que des manques « objectifs » et par conséquent taris dès que satisfaits. Quand l'écart entre les avantages comparés de deux localisations devient objectivement suffisamment faible, donc à un certain degré de banalisation de l'accessibilité¹³, l'arbitrage rendu par les acteurs de l'aménagement sera plus sensible au comportement des autres, devenus nos *modèles* et quelquefois nos modèles-obstacles s'ils ne nous libèrent pas la place dont nous voudrions disposer à côté d'eux (exemple de l'émiettement périurbain alternative à la banlieue résidentielle encore inaccessible). La panique est déjà dans le marché et de ce fait le marché, malgré la prétention de la théorie économique, ne nous protège pas complètement et définitivement de la contagion mimétique. Pour transposer à l'urbanisme la « *mise en ordre réglée* » des différences que représente toute

¹³ Cela rejoint complètement les analyses sur l'évolution des valeurs foncières qui mettent bien en exergue l'importance croissante de la structure sociale sur tous les autres facteurs dits objectifs

planification urbaine sera déstabilisée, « mise en mouvement ». Nous pouvons alors parler de *fluidité sociale* mais selon une acceptation encore nouvelle par rapport à celles énumérées dans l'introduction de ce livre. Nous imitons les autres, ou plus exactement ceux que nous voudrions être. Les courants mimétiques sont en même temps des moyens de différenciation mais uniquement d'avec les personnes que nous ne voulons pas être¹⁴. C'est pour cela que ces courants n'ont pas de cesse ou pour prendre l'image précédente que « le réacteur peut devenir bombe nucléaire », pas dans un sens catastrophique, mais dans celui de faire système, d'un processus régénéré en permanence. Les processus de valorisation urbaine obéissent toujours à des courants aussi grégaires que distinctifs et l'art de beaucoup de « projets urbains » est d'abord dans le « savoir faire » du germe de la revalorisation, dans la mobilisation des mythes mobilisateurs de la contagion mimétique.

Y a t il désocialisation ? Oui et non, comme la panique est contenue dans le marché, la désocialisation est en germe quand elle devient pur mimétisme, mais en même temps aucune société n'échappe au mimétisme. Cette ambiguïté, fondamentale au fait social, rend le lien social invisible, c'est à dire susceptible de ne se révéler qu'en situation extrême. La pauvreté des espaces publics de l'émiettement périurbain ou des espaces de concentration de la précarité sociale ne suffit pas, pensons nous, à adopter le point de vue catastrophique de la ville « en sécession » d'avec elle même. C'est là le ressort même de la modernité et nul ne sait quand il aura épuisé ses effets, mais craindre qu'il ne déborde sa propre dynamique est la façon d'en pérenniser l'efficacité et d'en modérer les nuisances sociales. Il ne faut pas confondre dans ce processus ce qui est représenté de ce qui le représente. Mais en même temps la ville est depuis beaucoup trop longtemps l'expression symbolique du lien social pour que toute production urbaine de l'espace public ne soit pas agissante dans les mécanismes de contagion mimétique qui structurent les processus de valorisation ou de dévalorisation urbaine.

¹⁴ Nous retrouvons suivant une autre formulation la thèse de J.C.Chamboredon et M.Lemaire dans le fameux article intitulé « Proximité spatiale et distance sociale annonciatrice dès 1973 de la dynamique des grands ensembles.

La résistance du lien social se révèle selon J.P.Dupuy au moment où pour contrarier les risques d'une catastrophe, ici écologique (les dommages environnementaux non abordés ici en tant que tel) elle permet à une dynamique sociale régulatrice d'émerger. La conscience de la catastrophe est indispensable, ce qui veut dire une mise à distance des sirènes apaisantes des vertus de la main invisible du marché, mais pas une ignorance de son fonctionnement. Nous en sommes là de la question urbaine.

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.
- Marc Wiel : VILLE ET AUTOMOBILE : Editions Descartes et Compagnie 2003.