

ANALYSE

Mieux marier vitesse et lenteur

Planifier les déplacements n'a pas pour finalité de faire gagner du temps mais d'organiser l'espace, estime Marc Wiel, directeur de l'Agence de développement et d'urbanisme du pays de Brest.

Qu'est-ce qu'une ville ? Un agencement de ménages, d'entreprises, d'équipements et d'espaces publics qui traduit les caractéristiques d'une organisation sociale, d'une structure économique et qui, pour fonctionner, se reproduire et se développer, a besoin de permettre des échanges, tant internes qu'externes. L'art de faire la ville est l'art d'agencer ces éléments. Jusqu'il y a peu, la ville était " agglomérée ", en se développant, elle se densifiait plus qu'elle ne s'étendait. Pour satisfaire les interactions sociales, fondement de la viabilité économique de ce " morceau de société ", la densité de l'occupation du sol était le seul moyen de concilier la taille de la ville et le coût (temps et argent) des déplacements, la longueur des déplacements et le temps qui leur est consacré.

Et puis arriva l'automobile. Ou plutôt arriva un ensemble d'innovations et en particulier l'énergie à bon marché qui effondra le coût de la mobilité. L'édifice sur lequel reposait l'agencement urbain préexistant se délita, les équilibres qui l'expliquaient furent déstabilisés. Pour le comprendre il ne faut pas réduire la ville à un ensemble ordonné une fois pour toutes, ni considérer que la mobilité est la conséquence de choix individuels improvisés. Nos déplacements sont bien la conséquence de l'agencement urbain lui-même, qui dépend de nos conditions de déplacements. Pour cette raison, lentement, l'agencement de la ville pédestre se désagrège et laisse place à celui de la ville automobile. De même que l'ascenseur provoqua l'homogénéité sociale des étages de l'immeuble hausmanien, l'automobile la réalise par zone, à une autre échelle et dans la dimension horizontale. C'est " la transition urbaine " qui durera plusieurs décennies et nous sommes au milieu du gué.

Toutes les fonctions urbaines se redéployent sur une aire géographique dont la limite est en fait temporelle et dépend de la vitesse des déplacements. Celui qui fixe la vitesse des déplacements prédéfinit sur quel territoire l'agencement urbain, au moins dans ses grandes lignes, s'organisera, le fonctionnement des marchés fonciers, immobiliers, de l'emploi et des services aux ménages se chargeant du reste. Le phénomène est réversible, le ralentissement des flux engendre la contraction de la ville et la baisse du trafic. La réussite de nos villes du XXI^e siècle supposera la maîtrise de ces processus, l'encadrement du marché, pour mieux profiter des avantages de cette dynamique (le renouvellement urbain, une nouvelle relation à la nature...) tout en minimisant ses inconvénients (dommages environnementaux, fragmentation sociale...). Les conditions de cette réussite sont nombreuses et nous ne citerons que les principales : subordonner les politiques de déplacements aux politiques d'aménagement urbain ou du territoire plutôt que l'inverse, faire collaborer différemment des institutions dont les compétences ont été définies pour une autre relation maintenant disparue entre mobilité et occupation de l'espace.

Planifier les déplacements n'a pas pour finalité de faire gagner du temps mais d'organiser l'espace. Tant que l'opinion n'aura pas compris que c'est la vitesse qui suscite le trafic, nous aggraverons les problèmes que nous prétendons résoudre. Pour cela, il faut réserver la vitesse élevée à l'interurbain. La ville équilibrée et équilibrante, la ville durable est celle qui sait le mieux marier vitesse et lenteur en l'accordant à la densité de l'occupation du sol et en combinant judicieusement l'usage des transports individuels et collectifs. Cette remise en cause nous touche tous, individuellement et collectivement. Pour cette raison, elle est incertaine. Chaque civilisation aura la ville que son génie propre, c'est-à-dire celle que sa conception de la chose publique lui suggérera.

Marc Wiel, Directeur de l'Agence de développement et d'urbanisme du pays de Brest ET auteur de la Transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée, Éditeur Mardaga. 1999.

Page imprimée sur <http://www.humanite.fr> , © Journal l'Humanité