

# Temps gagné, temps perdu : les pièges de la vitesse

par Marc Wiel\*

**B**eaucoup sont convaincus qu'une grande métropole ne peut prétendre être fluide et se résignent à vivre des conditions aléatoires, et en cela pénibles, de déplacement. Les transports collectifs sont-ils la panacée ? Sans doute pas sans approche globale de la question urbaine. L'agglomération se constitue, par nature, pour permettre le plus grand nombre d'échanges. Il faut garder à l'esprit ce rôle, pour interpréter les raisons de la dégradation et imaginer des réponses possibles.

## mobilité et gestion du temps

L'encombrement des réseaux routiers est en relation avec la démographie, l'équipement automobile des ménages, la moindre efficacité des autres moyens de déplacement dès lors que les conditions d'usage de la voiture sont autant favorisées. Mais ce n'est pas l'essentiel. Le trafic supplémentaire ne provient pas d'un nombre supérieur de sorties du domicile, mais de l'allongement des trajets et de leur propension à se concentrer là où les autres modes de déplacement ne sont pas compétitifs. Cet allongement comme cette concentration résultent eux même des transformations urbaines induites par... les conditions de déplacements ! Vicieux ou pas, le processus est circulaire (1).

L'observation (2) a montré qu'aucun bouleversement technologique ou urbain n'a sensiblement modifié le temps moyen consacré aux déplacements : environ une heure par jour, mais vingt minutes en plus en région parisienne. Celui-ci reste proportionné au temps consacré aux activités hors domicile, environ six heures, lequel a peu bougé en moyenne. Ce dernier temps ne peut croître très significativement (3). La stabilité de la proportion entre ces temps résulte de ce que les gens n'optimisent pas ces temps de déplacement ou d'activité pour eux-mêmes, mais selon l'intérêt, l'utilité qu'ils en retirent.

Le temps de déplacement trouve son sens dans l'activité qu'il permet. Aussi le temps consenti – le seuil de tolérance accepté pour faire ce déplacement – dépendra de la fréquence et de la durée de l'activité visée. Selon les cas, les personnes regrouperont leurs activités ou espaceront leur fréquence de sortie en tenant compte du coût ressenti pour la réalisation du déplacement. Ces arbitrages des ménages et des entreprises pour proportionner coût ressenti et utilité se font pour partie quotidiennement, mais ils inspirent également, et même surtout, les choix de localisation (4).

---

\* Ancien Directeur de l'Agence d'urbanisme de Brest. Membre associé du conseil général des Ponts et Chaussées.

---

(1) Tout s'éloigne de tout depuis qu'il est plus facile d'aller d'un point à l'autre. Pour avoir par exemple une maison individuelle plus adaptée à ses préférences et à ses ressources, beaucoup sont prêts à s'éloigner de leur emploi.

---

(2) Enquête emploi du temps réalisée tous les dix ans environ par l'INSEE.

---

(3) Les évolutions tant technologiques que sociales réduisent le temps consacré à certaines activités existantes – travail, démarches, achats – et allongent celui d'autres activités – loisirs, affaires professionnelles.

---

(4) C'est ainsi par exemple que les ménages ne s'éloignent de leurs emplois qu'en fonction des avantages ou des contraintes qui le justifient ; ou encore que les consommateurs intègrent le temps d'accès dans le choix des commerces qu'ils fréquentent, de la même façon que l'investisseur commercial tient compte du potentiel de chalandise et du degré de concurrence du lieu où il s'implante.

---

Toutes ces optimisations expliquent que les acteurs urbains soient en compétition pour l'occupation de l'espace avec le permanent souci d'améliorer, en quantité et qualité, leurs échanges sociaux pour un moindre coût de leur mobilité. La stabilité de la proportion entre les temps moyens de déplacement et d'activité résulte finalement de cette pression compétitive (5) .

## mobilité et organisation de l'espace

Le coût des déplacements a plusieurs composantes : le temps, l'argent et la dépense physique. Le rachat du temps autorisé par l'accès à des vitesses plus élevées permet en définitive de gagner autre chose que du temps. Chacun est incité, quand le coût de la mobilité faiblit, à rechercher les avantages d'une localisation antérieurement inaccessible. La disposition des constituants urbains (6) et leur « agencement » dans l'espace, est la façon de garder un rapport raisonnable entre l'intérêt, ou l'obligation, de déplacements fréquents et leur contrepartie en terme de mobilité. C'est parce que ces arbitrages ont quelque chose d'automatique que, par exemple, on entend partout dire que la semaine de quatre jours induira un éloignement encore plus grand entre les résidences et les emplois. De la même façon, c'est la raison pour laquelle la densité et l'imbrication des constituants urbains ont toujours dépendu du coût de la mobilité (7). La vitesse supérieure ne fait pas gagner de temps, mais en étirant les déplacements, à temps égal de déplacement, les ménages gagnent surtout de l'espace et les entreprises de la productivité. Le couple « mobilité – organisation de l'espace » ne peut donc être dissocié.

Ville et mobilité font système. A chaque réduction du coût de la mobilité, la ville se disperse un peu plus sans rien perdre des avantages des échanges nécessaires à son existence. Les forces qui « agglomèrent » se relâchent et libèrent les tendances centrifuges jusqu'alors contraintes par l'insuffisante disponibilité en temps. La vitesse commande si bien tout, qu'en fait, c'est bien elle et non le surcroît d'activités pratiquées, qui explique l'intensification des flux ! Les politiques de déplacements ont cru mieux satisfaire des besoins incompressibles, en fait elles ont stimulé l'allongement des flux déjà existants. Il en aurait été différemment si, se contentant de satisfaire le besoin d'accroissement de la capacité des voies, on n'avait pas permis aux voies nouvelles d'être, au surplus, plus rapides. L'ampleur spatiale de la ville, mais aussi la répétition sur le territoire urbain d'un certain nombre d'équipements ou de pôles de services, dépendent de la vitesse des déplacements et ces transformations de la morphologie urbaine suffisent à expliquer la croissance du trafic.

Rien d'étonnant dans ces conditions que les villes manquent toujours d'infrastructures quand la vitesse s'élève. Équilibrer la compétition entre les modes de déplacements, en cohérence avec le contexte existant ou souhaité, est l'acte primordial de toute gestion urbaine et cet acte ne doit plus appartenir à ceux qui gèrent l'écoulement des flux de déplacement. Ceux qui décident de la vitesse maximale des flux (8) n'imaginent pas qu'en fait, grâce à la complicité des marchés urbains, ils déterminent plus efficacement que le planificateur la densité de l'occupation du sol. Ainsi en voulant gagner illusoirement du temps a-t-on inconsciemment suscité de nombreuses conséquences néfastes, en particulier environnementales.

(5) Les plus fortunés ou les plus motivés pour un lieu donné évincent les acteurs urbains qui le sont moins des localisations les plus convoitées, mais au total le gain de temps des uns compense la perte des autres. L'agencement urbain sera, par le biais du marché, conforme à ce que chacun aura jugé tolérable.

(6) Résidences, entreprises, équipements, réseaux, espaces publics.

(7) Quand la mobilité était plus coûteuse, c'est à dire lorsque la marche à pied était le mode dominant, villes et campagnes ne pouvaient s'interpénétrer et la densité urbaine croissait avec l'importance de l'agglomération.

(8) Surtout si aucune politique foncière publique ne vient contrarier le jeu normal des marchés urbains.

## Harmoniser les rythmes

A Belfort, la Maison du Temps et de la Mobilité (1), souhaite favoriser l'émergence de réponses adaptées aux problèmes de la vie quotidienne par la concertation entre les différents acteurs concernés : population, entreprises, administrations, salariés, syndicats, associations, universités, collectivités locales. Améliorer la qualité de vie des habitants, telle est la priorité.

Cela passe par une mobilisation de l'ensemble des acteurs économiques, sociaux, institutionnels et universitaires, en décloisonnant les pratiques hors des cadres de compétence de chacun et des limites administratives. La Maison du Temps et de la Mobilité veut également développer un pôle de compétence sur les questions de mobilité et de temporalité en lien avec les universités.

Espace de ressources, d'échange et d'expérimentation, la Maison du Temps et de la Mobilité a quatre missions :

- analyse de l'organisation temporelle des services urbains (horaires des commerces, administrations, écoles, loisirs...), qualité de l'offre de transport, analyse des besoins de mobilité de la population ;
- sensibilisation de la population à travers des forums mensuels et négociation de l'amélioration de l'accès aux services par le dialogue et la concertation entre les différents partenaires (entreprises, organisations syndicales, consommateurs, usagers...);
- expérimentation de solutions innovantes (transport à la demande, covoiturage, plans de déplacement des entreprises, mode de garde d'enfants en horaires atypiques) ;
- échanges et transferts d'expériences avec d'autres territoires Français et Européens (2).

### un partenariat territorial

Le « cercle du temps », instance de dialogue et d'échange réunit, une fois par mois une centaine de partenaires locaux (habitants, associations, syndicats, commerçants, entreprises, services de l'Etat, universités, collectivités, ...) pour réfléchir aux questions temporelles, envisager des pistes de réponses aux problèmes rencontrés.

Les premières rencontres ont abouti à la mise sur pied de groupes de travail concernant l'accès à des zones d'activité, aux équipements culturels pour les jeunes en soirée, et les problèmes d'intermodalité sur l'ensemble de l'Aire Urbaine Belfort Montbéliard.

Le grand public peut exprimer ses réalités et ses attentes à travers les « forums du temps », forums mensuels thématiques qui ont déjà réfléchi au temps des enfants, à celui des transports ; le prochain traitera du temps de la nuit.

Tous peuvent participer aux « ateliers du temps », groupes techniques sur des thèmes ponctuels (transport à la demande sur un canton rural en lien avec la communauté de communes concernée, plans de déplacement des entreprises en partenariat avec l'ADEME...) issus des débats des forums ou du cercle. La Maison du Temps et de la Mobilité s'investit également dans des projets européens sur les transports et la mobilité.

Les différentes manifestations organisées depuis sa création rencontrent l'intérêt des associations, organismes et, plus largement, des populations qui trouvent en cette maison un outil pouvant permettre d'améliorer les conditions de vie au quotidien.

### La Maison du Temps et de la Mobilité,

*Belfort (3)*

(1) Créée le 15 juin 2001 sous statut associatif, à l'initiative du Conseil Général du Territoire de Belfort, avec le soutien de la DATAR (Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale), de la Direction Départementale de l'Équipement et de nombreux acteurs locaux.

(2) La Maison du Temps et de la Mobilité est insérée dans différents réseaux d'échange : EUREXCTER, AFET, DATAR avec les collectivités associées à la réflexion, Poitiers, Saint Denis, Gironde, Observatoire International de Prospective Territoriale.

(3) Contact : Luc GWIAZDZINSKI, directeur, 7 Plumeré, 90000 Belfort ; tél. : 03 84 90 17 00.

## la maîtrise de la vitesse clef de la maîtrise urbaine

Si la vitesse est mieux contrôlée, par le jeu même des marchés urbains, progressivement tout redeviendra proche de tout ; les flux retrouveront leur régularité et les autres moyens de déplacements que l'automobile, leur efficacité relative (9). L'objectif ne sera plus de satisfaire une demande de déplacement ou de réduire (illusoirement) une durée d'accès mais de définir une organisation et une densité urbaine conformes à la fois aux attentes des ménages et aux ressources des collectivités, où densités et vitesses sont « cohérentes » entre elles (10).

(9) L'habitat se rapprochera de l'activité et les plus gros établissements, dont l'activité dépend des ménages qu'ils desservent, se fragmenteront pour proportionner leur taille à leur aire d'influence.

(10) Ce choix ne fera pas économiser à court terme les nombreux investissements publics déjà actuellement nécessaires pour l'aménagement urbain ou la gestion des déplacements, mais ils s'avéreront à long terme plus efficaces.

(11) L'action publique est alors contrainte de pallier la défaillance du marché pour réaliser un renouvellement urbain qui ne se fait plus tout seul comme autrefois.

(12) Car les marchés urbains (foncier, immobilier, de l'emploi et des services) prennent d'eux-mêmes en compte la disponibilité en temps des individus.

(13) Il est en revanche tout à fait possible de réduire l'éparpillement périurbain dont la diffusion actuelle est à la mesure du morcellement communal (exclusivité française en Europe). Cette péri-urbanisation éparpillée est le substitut d'une banlieue résidentielle que pour diverses raisons aucune institution en France ne veut étendre et organiser par une politique foncière appropriée. Pourtant c'est elle que de nombreux ménages souhaitent habiter et une mobilité bien maîtrisée pourrait tout à fait leur permettre pour des coûts raisonnables tant privés que publics au regard des montants engloutis dans les infrastructures routières.

La ville du « tout automobile », par l'aisance foncière qu'elle procure, tend artificiellement à multiplier les friches, qu'elles soient d'habitat ou d'activité (11). A contrario, dans la ville « plurimodale » – où les vitesses de chaque mode et la dépendance à l'automobile sont maîtrisées –, l'automobile se contente de compléter le rôle joué par les autres moyens de déplacements, et dans ces conditions cette ville peut d'elle-même se recomposer (12). L'important est donc de ne plus tolérer la coupure entre la gestion de l'urbanisme et celle des déplacements. Que dirait-on d'un dédoublement de la médecine, l'une spécialisée dans les flux, l'autre dans les organes, qui ne se reconnaîtrait pas dépendre d'un savoir commun ?

Il faut certes écouter les économistes quand ils disent qu'efficacité économique n'a jamais rimé avec lenteur ; mais cela exige-t-il plus de vitesse pour n'importe quel déplacement ? C'est dans cet entre-deux que le développement peut devenir durable. En pratique, cela signifie un écart plus net de performance entre les deux réseaux routiers urbain et interurbain. Ces deux réseaux seront tous les deux fluides si l'un, urbain car d'usage fréquent, est gratuit, mais plus lent, et l'autre, interurbain, donc d'usage moins fréquent, est d'autant plus cher qu'il est rapide. La congestion actuelle n'est que le fruit de cette confusion du rôle des deux réseaux. Paradoxalement, les villes ont trop de voies urbaines rapides et gratuites quand elles manquent, surtout dans la banlieue, de voies intermédiaires à vitesse modérée. Réduire la place de l'automobile ne signifie pas renoncer à la fluidité, mais modérer sa vitesse. L'amélioration de la fiabilité des temps de trajet vaut bien une telle modération.

À partir d'une certaine taille d'agglomération, il devient dispendieux d'assumer les conséquences financières d'un fonctionnement unifié de l'ensemble de l'agglomération. Les spécialisations sociales et fonctionnelles de l'espace, maintenant considérées comme excessives dans les plus grandes agglomérations, résultent de ne pas avoir fait ce constat assez tôt. Le magma (méta-politain) qui caractérise les formes d'organisation de nos périphéries n'est pas l'introduction à une « nouvelle ère urbaine », mais un désordre qui compromet, en altérant l'accessibilité entre elles des diverses agglomérations d'une même région urbaine, les synergies entre ces agglomérations (leur métropolisation). Réaliser de nouvelles infrastructures a été jusqu'à présent la façon de compenser leur embouteillage par les nouveaux ménages périurbains supplémentaires, mais ce n'est pas la bonne réponse (13).

## L'incontournable solution de la démocratie locale

Tout ceci est inapplicable sans une adhésion assez large des « citoyens » pour que les institutions aient l'audace de changer de politique. La trop faible cohérence entre la politique de déplacements et les autres politiques urbaines explique ce paroxysme des contrastes sociaux de l'urbanisme des métropoles. Concentration de la précarité sociale ici, emploi high-tech ailleurs sont les sous-produits de la mobilité « facilitée » mais expliquent également l'incapacité des diverses parties de l'espace métropolitain à s'organiser d'elles-mêmes à la bonne échelle (14). Le repli communal sur la préservation jalouse de son intérêt propre est encouragé par l'accroissement des contrastes sociaux et par l'habitude du recours permanent à un arbitre (l'État) devenu impuissant à construire un projet suscitant l'adhésion des parties concernées.

Toutes les métropoles « se produisent » par la rencontre d'initiatives ascendantes de leurs parties (depuis le quartier) et descendantes des institutions qui les contiennent (départements, régions, État, Europe). La recomposition des territoires se fera moins en changeant les limites institutionnelles, ou à coup de nouvelles règles fiscales, que par la transformation des formes de collaboration entre les institutions existantes (15). Cela exige un changement de culture du politique. La prise de conscience de cette problématique est en France encore balbutiante. Elle choque de nombreuses habitudes, de nombreux intérêts et ne s'imposera pas facilement. Heureusement la question débattue ici se pose également à l'échelle internationale et les réussites étrangères seront plus convaincantes que toutes les démonstrations.

Les Français seront-ils en ce domaine exemplaires comme pour la peine de mort ou en retard comme pour le vote des femmes ? Leur culture du politique leur a jusqu'à présent toujours fait préférer subir un arbitrage plutôt que d'élaborer une alliance partenariale qui est toujours un compromis (16). En France la loi est la manière, à la façon des « encycliques », de jalonner le débat d'idées et de faire le point sur la conception commune du bien public (17). Le plus difficile sera de faire accepter le principe de péage sur les parties urbaines des voies rapides à fonction interurbaine, mais le plus long sera le temps nécessaire à la confection des réseaux routiers lents qui manquent. Cela devrait réclamer autant de temps que la transformation des grands ensembles. Dans les deux cas, il est nécessaire de remodeler l'urbanisation existante, ce qui exige une continuité dans la conduite des projets peu en rapport avec le rythme des mandats municipaux. On ne ruse pas avec le long terme, car sa caractéristique est de toujours nous rattraper, mais cela suppose une attitude différente vis à vis du futur et le refus de se soumettre à la fatalité de l'ordre des choses.

**Marc Wiel**

---

(14) Les réussites observables dans les métropoles européennes (Vienne, Berlin, Copenhague, Stockholm, etc...) sont toutes dues à une prise de conscience plus précoce de ces processus mais également à l'existence de pouvoirs urbains à la bonne échelle. La configuration institutionnelle est donc déterminante sur la nature des choix d'organisation urbaine possible.

---

(15) Cette collaboration induira ensemble la transformation de ces institutions et la maîtrise combinée des politiques urbaines.

---

(16) Les lois S.R.U., Voynet, Chevènement, sont des étapes dans cette direction.

---

(17) Mais pour rattraper les métropoles européennes citées précédemment plusieurs décennies seront nécessaires.

---