

# Ville et mobilité

# À la recherche du temps perdu

Frédéric TOUPIN

## La vitesse de déplacement, facteur clé dans l'étalement des villes

Le lien entre ville et mobilité est congénital tant la naissance des cités a été guidée par la nécessité de rapprocher les hommes pour optimiser leurs déplacements. À une époque où la marche à pied était le principal mode de déplacement, densité et proximité étaient les principaux ingrédients d'une première forme de cohérence urbanisme-mobilité qui va perdurer pendant des siècles et être à l'origine de villes compactes et maillées.

Depuis la révolution industrielle, la généralisation de moyens de transport de plus en plus rapides (vélos, tramways, trains au XIX<sup>e</sup> siècle, voitures, TGV, avions au XX<sup>e</sup> siècle) va libérer les citoyens de « l'entassement ».

La conjecture de Zahavi<sup>1</sup> a montré que l'évolution des vitesses de déplacement ne se traduit pourtant pas par une baisse des durées de déplacement, mais par des distances parcourues plus longues. Les budgets-temps consacrés en moyenne par personne sont globalement constants. L'habitant qui se voit proposer plus d'autoroutes, plus de trains rapides, plus de lignes de métro, préfère habiter plus loin à temps constant plutôt que de dimi-

À Toulouse, on se déplace à budget-temps constant, en moyenne environ une heure chaque jour en semaine. Ce temps est stable.

nuer sa durée de transport. Ce phénomène a été un véritable moteur de l'étalement urbain.

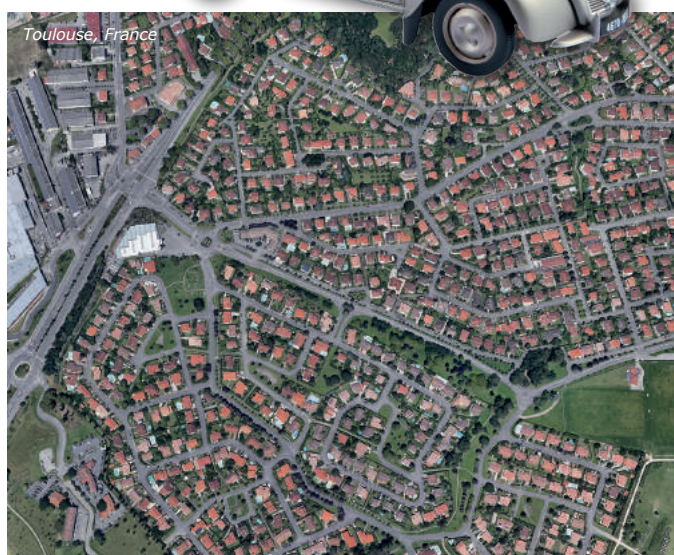
À la recherche de transports toujours plus rapides pour le plus grand nombre, la plupart des villes ont largement fait le choix du développement du réseau automobile. Tel un planificateur anonyme, la voiture a progressivement changé le modèle territorial des agglomérations. Les autres ingrédients de la transformation du modèle importé des États-Unis à partir des années 1960 sont d'une part, le désir de maison individuelle encouragé par de grands lobbys économiques et politiques, (marché du BTP, crédit facile, « chalandonnettes », France de propriétaires...), mais aussi, d'autre part, la démocratisation du réfrigérateur qui a permis de s'éloigner des lieux d'approvisionnement et d'accompagner

l'émergence de l'hyper-marché. À ce titre, on peut même penser que l'étalement urbain résulte d'un croisement de la vitesse de déplacement et croissance du pouvoir d'achat.

À Toulouse, comme dans beaucoup d'agglomérations, le développement progressif de l'étoile autoroutière, légitimé au départ par les déplacements de grandes distances, profite aussi aux déplacements de proximité qui empruntent les échangeurs



San Antonio, USA



Toulouse, France

1. Chercheur pour la Banque Mondiale dans les années 1970.



proches du cœur d'agglomération. L'étoile autoroutière a ainsi fortement alimenté la périurbanisation dans un contexte de forte croissance démographique et de faibles contraintes géographiques.

### La vitesse de déplacement, facteur à mieux intégrer dans la planification territoriale

Devant la performance proposée par la route, la planification territoriale n'a pas été en mesure de réguler les impacts en matière d'étalement urbain. Mais qui sème la route récolte la voiture. Le système se grippe face aux difficultés à améliorer sans fin le réseau routier. La congestion devient chronique. Paradoxalement, en réduisant l'efficacité des déplacements automobile, cette congestion constitue aujourd'hui un moyen de limiter l'attractivité des territoires périurbains.

Le temps est devenu une ressource très rare pour beaucoup de citoyens qui cherchent désormais à maximiser le nombre et l'efficacité des activités quotidiennes. L'organisation des déplacements est une variable clé dans cette quête. La possibilité ou non de se déplacer rapidement (et dans de bonnes conditions) est de plus en plus un facteur d'inégalités sociales et territoriales, marqueur important de la récente crise des « gilets jaunes ». Dans sa vie quotidienne, l'habitant opère de nombreux arbitrages entre le coût des déplacements,

le temps de travail nécessaire pour financer ceux-ci, mais aussi le temps qu'ils prennent. Dans ce cadre, le temps est intégré dans un coût généralisé et prendra une valeur différente en fonction de son abondance ou de sa rareté. Mais dans le contexte actuel, et après avoir optimisé leur organisation quotidienne (covoiturage, télétravail, pause méridienne...), de nombreux habitants sont prisonniers du « tout voiture » et ne peuvent plus faire d'arbitrages, ne serait-ce que pour les déplacements impératifs (travail, accompagnement...). Pour beaucoup d'entre eux, la conjecture de Zahavi semble se conjuguer au passé. Après avoir transformé les villes pendant des décennies et constitué un symbole de liberté individuelle, la voiture est aujourd'hui parfois une limite à cette liberté et de plus en plus intégrée comme contrainte pour le développement territorial. Si le développement de la voiture électrique réduit localement les problèmes de pollution, elle ne constituera pas une évolution à même de limiter ce constat.

La planification doit impulser un nouveau modèle territorial moins dépendant de la voiture, proposant des alternatives crédibles pour de nombreux déplacements. Si la vitesse continue de constituer un facteur de développement économique pour un territoire, elle

ne pourra plus concerner tous les déplacements mais sera favorisée pour les liaisons les plus stratégiques (notamment vers les pôles d'emplois, vers les hubs de mobilité tels que les aéroports ou les gares centrales...).

Le défi de la cohérence urbanisme-mobilité renvoie ainsi à l'articulation de plusieurs objectifs :

- accepter de se déplacer moins vite : promouvoir des fluidités lentes pour des déplacements de proximité en redonnant une place centrale aux modes actifs. L'articulation mode rapide/mode lent est essentielle et se joue à partir du développement de centralités urbaines proches des habitants, des emplois, des pôles d'échanges ;
- proposer des bouquets de services intégrés de mobilité (*Mobility as a Service – MaaS*) dans les différents territoires pour des usagers de plus en plus multimodaux et connectés, en y associant les possibilités de télétravail ;
- accompagner la transformation progressive d'une voiture individuelle « couteau suisse », qui sert pour tous les déplacements, vers une voiture plus « servicielle », partagée, moins consommatrice d'espace.

La poursuite de ces objectifs doit également permettre de favoriser des pratiques de mobilité moins inégalitaires. La maîtrise de la vitesse des déplacements sera un enjeu structurant pour les démarches de planification. ■

Dans l'agglomération toulousaine, la proportion des actifs rentrant chez eux déjeuner le midi a chuté entre 2004 et 2013.

Le nombre de déplacements quotidiens baisse dans les grandes agglomérations. À Toulouse, il est passé de 4,1 à 3,8 par habitant entre 2004 et 2013.