

LA VILLE LENTE : UTOPIE, AUDACE OU REGRESSION ? **Réflexions libres autour d'écrits de Marc Wiel**

XAVIER DESJARDINS

Laboratoire ENeC, Université Paris-Sorbonne
Géographie - Aménagement de l'espace - Urbanisme
xavierdesjardins@netcourrier.com

Aller plus vite ? N'est-ce pas le rêve des gestionnaires de villes quand les encombrements des rues et la lenteur de la circulation sont depuis les *Satires* de Juvénal jusqu'à Montesquieu et ses « embarras de Paris » un des points de crispation majeurs des citoyens ? Pour aller plus vite, les voies peuvent être élargies, de nouvelles voies peuvent être créées. Avec l'arrivée du chemin de fer, du vélo puis de l'automobile, bref, avec le progrès technique, la vitesse des citoyens a considérablement augmenté. Mais que gagne-t-on vraiment à aller plus vite ? Est-ce un objectif louable pour les villes ?

Au premier abord, les avantages de la vitesse sont évidents. Du point de vue de l'individu, la vitesse facilite la mobilité. Face à un projet de déplacement, un individu évalue sa faisabilité au regard de la fatigue physique, du coût financier ou encore du temps qu'il est prêt à lui consacrer. Indéniablement, si l'amélioration des vitesses permet de réduire le temps passé à se déplacer, et que le coût financier du transport plus rapide est inférieur à l'équivalent monétaire du temps gagné, alors le « coût global » du déplacement va diminuer pour l'individu. L'amélioration des vitesses, tout comme les gains de productivité et les progrès techniques qui permettent de diminuer le prix des déplacements et d'améliorer le confort, est un élément qui facilite la mobilité des individus, donc leur degré de liberté.

Du point de vue collectif, la vitesse est un élément qui favorise les échanges : ce n'est pas le facteur unique mais un facteur important. Augmenter les vitesses à l'intérieur des villes, cela permet de gagner en compétitivité. Grâce à la vitesse, le marché de recrutement de main-d'œuvre est élargi, ce qui permet de choisir le personnel le plus adéquat. De même, la vitesse élargit les aires de chalandise ou d'approvisionnement en biens ou services, permettant de s'approvisionner de manière plus diversifiée et moins coûteuse. Ces avantages de la vitesse sont très importants, mais il convient de les confronter aux inconvénients de la vitesse pour savoir s'ils sont socialement légitimes. Comment conserver l'essentiel des avantages qu'ils apportent sans nuire au bien commun ?

Notre réflexion sur la vitesse prend pour point d'appui les travaux récents de Marc Wiel. Qui est Marc Wiel ? Né en 1940 et décédé en 2014, il a exercé une carrière d'urbaniste, qui l'a notamment conduit à diriger l'agence d'urbanisme de Brest entre 1981 et 2001. Parallèlement à cette carrière d'urbaniste « de terrain », il a contribué à des recherches et écrit de nombreux articles et ouvrages. Il s'est notamment penché à de nombreuses reprises sur la question de la vitesse et notamment lors de deux importants débats contemporains : la relance de la planification territoriale et le métro du Grand Paris. Cet article se veut un hommage à cet urbaniste à l'esprit libre et curieux.

Pour introduire ce débat, nous présenterons tout d'abord une tradition de critique des « bienfaits » de la vitesse. Ensuite, nous verrons comment Marc Wiel réinterprète cette tradition critique, notamment pour dépasser les apories de politiques publiques contemporaines. Enfin, nous poserons les jalons de quelques réflexions à mener pour revisiter cette question.

Une tradition critique face au mythe de la vitesse

Au fil du temps, une tradition intellectuelle a fait émerger un faisceau de critiques contre le mythe des bienfaits « naturels » de la vitesse.

La vitesse présente des dangers pour la sécurité des personnes

L'augmentation de la vitesse de tout corps rend plus dangereuse toute collision. Fait bien connu, cela a conduit à limiter les vitesses autorisées dans certains secteurs. Mais, nous le verrons plus loin, pour garantir la sécurité des déplacements, la réponse a plus souvent consisté à séparer plus rigoureusement les voies de circulation – par exemple celles entre les automobilistes et les piétons par la pose de barrières sur les axes fréquentés, ou par la création de voies dédiées telles que les autoroutes – plutôt qu'à un ralentissement généralisé des vitesses automobiles.

La vitesse ne fait pas gagner de temps, mais de l'espace

Cette assertion peut paraître plus surprenante dans la mesure où le « gain de temps » est évidemment l'argument central des promoteurs de tout projet d'amélioration des transports. Néanmoins, le fait qu'à l'intérieur des villes, la vitesse ne fait pas gagner de temps s'explique par deux faits.

Le premier est que les individus « utilisent » les vitesses pour élargir le choix. Yacov Zahavi (1979) avait révélé à la fin des années 1970 une relative stabilité des budgets-temps de transport entre différentes grandes agglomérations mondiales. Il en avait conclu à une forme de stabilité de ces budgets-temps de transport. En effet, dans toutes les agglomérations, les journées ne font que 24 heures et le temps passé au déplacement n'est pas extensible à l'infini. Par ailleurs, il observait une réallocation des gains de vitesse en un « élargissement des aires de sustentation territoriale », autrement dit en des déplacements pratiqués plus longs au détriment du temps qui aurait pu être gagné. Il est notable que Yacov Zahavi ne retrouve pas cette constance des budgets de temps de déplacement dans les villes en développement, où il estime que les temps de déplacement peuvent être supérieurs de 50 % à ceux des pays développés. Pourquoi ? Parce que les vitesses sont très

faibles, les ménages sont contraints à de longs déplacements, notamment les populations qui s'installent en périphérie. Les ménages pauvres ne peuvent utiliser que la seule ressource dont ils disposent pour organiser leur mobilité : le temps. Dans les travaux de Y. Zahavi, pour les agglomérations en voie de développement, l'amélioration des conditions de transport se traduit dans un premier temps par une diminution des temps de déplacement. Ce n'est qu'à partir d'un certain niveau de motorisation que les budgets-temps de déplacement ne diminuent plus à mesure que les vitesses s'accroissent.

Dans les pays développés, des études récentes montrent que les budgets-temps de transport ne sont pas tout à fait stables et ont tendance à augmenter un peu, notamment dans les espaces ruraux et périurbains (Crozet, 2013). Toutefois, il est frappant de voir à quel point la conjecture de Zahavi se vérifie. Pour la France métropolitaine, selon les résultats des enquêtes auprès des ménages sur leur déplacement, on observe que les Français se déplacent presque autant (environ 3,1 déplacements par jour), que le temps passé par déplacement est constant (16,4 minutes en 1982, 17,3 en 1994 et 17,9 en 2008), mais que dans le même temps, la distance moyenne parcourue par déplacement augmente très fortement : 17,1 kilomètres en 1982, 23,1 en 1994 et 25,2 en 2008 (Armoogun *et al.*, 2010). L'ensemble des gains de vitesse permis par la substitution des modes les moins rapides (notamment la marche à pied) au profit des modes les plus rapides (principalement l'automobile) a été consacré à un accroissement des distances parcourues. Ainsi, les gains d'accessibilité sont d'abord utilisés pour accroître les possibilités de choix (de lieux ou de milieux de vie, de travail ou de consommation), plutôt que pour restreindre les temps de déplacement.

Le second élément qui explique cette absence de diminution des temps de déplacements est que l'espace se transforme en fonction de « *l'équation de mobilité* » permise par la vitesse (Beaucire, 1998). Grâce à la diffusion de l'automobile, les commerces ont pu se regrouper en de grandes surfaces offrant un meilleur achalandage aux consommateurs. Les médecins se sont regroupés. Autrement dit, la vitesse transforme l'espace social. Dans ces conditions, les temps de déplacement restent constants car si le commerce est toujours à cinq minutes, l'hypermarché a remplacé l'épicerie. Dit autrement, la vitesse transforme la distribution des différentes fonctions urbaines dans l'espace (Bretagnolle, 2005).

La vitesse favorise la ségrégation

La vitesse facilite l'éloignement entre les « choses » et les « gens ». Si dans la ville médiévale et moderne, différents systèmes d'interdits religieux, politiques ou culturels créaient des séparations entre groupes sociaux ou conduisaient à une répartition stricte des commerces et activités, les régimes d'incompatibilité entre les fonctions urbaines peuvent plus facilement se déployer aujourd'hui. Parce que les distances sont moins difficiles à franchir, il est plus aisé d'éloigner de la ville les usines polluantes ou dangereuses. Il est ainsi plus facile de choisir un logement « au vert » mais bien relié au centre urbain. La vitesse facilite ainsi les ségrégations et le « zonage fonctionnel ». Même dans les cas où la densité résidentielle existe, on peut y échapper en choisissant son école, ses commerces, ses loisirs, etc.

La vitesse crée des effets de coupure

Pour que les tramways circulent rapidement, il faut leur créer des couloirs spécifiques dans les rues. Pour permettre une circulation rapide aux automobiles, il est plus facile et moins dangereux de prévoir des axes interdits aux piétons, aux cyclistes ou aux utilisations des véhicules agricoles ou de chantier. Cela s'appelle des autoroutes. La rapidité des circulations est facilitée par la « séparation des flux ». L'autobus lui-même, dont le succès initial était lié à sa capacité à se faufiler dans la circulation urbaine contrairement au tramway, se voit doté de voies dédiées pour être « à haut niveau de service ». Bref, pour assurer à chacun des modes de transport son efficacité maximale, la séparation des circulations est promue (Passalacqua, 2010). Cela renforce donc les effets de coupure. Pourquoi ? Parce que l'espace urbain devient lacéré par de grands sillons d'infrastructures ferroviaires ou routières. Pour permettre d'aller plus vite, on ne rend plus possible les liaisons entre les habitants qui habitent de part et d'autre d'un boulevard périphérique ou d'une voie ferrée... Les transports ne sont pas les seuls à en créer dans les villes, il y a également les grandes emprises des cimetières, des usines ou des casernes. L'effet de coupure créé par les infrastructures ne concerne pas seulement la perte de connectivité des réseaux de proximité, il est renforcé par le bruit créé par ces grands axes qui, souvent, nuit à la vie locale à leurs abords (Héran, 2011).

La vitesse renforce les inégalités sociales

Par ailleurs, la vitesse renforce les inégalités. A mesure que l'accessibilité offerte par les moyens de transport les plus performants – et donc souvent les plus chers – s'améliore, les écarts d'accessibilité s'accroissent entre les plus riches et les plus pauvres. Le pauvre lui-même va plus lentement : son parcours est ralenti par les coupures créées par les grandes infrastructures et l'espace se reconfigurant pour les privilégiés, les services de base reculent à mesure qu'il s'adapte à la généralisation de la motorisation. Comme le dit Sylvie Fol :

« Le processus qui lie étalement urbain et automobilité génère de nouvelles formes d'inégalités en matière d'accès aux ressources urbaines, qui pèsent particulièrement sur les ménages non motorisés et donc, en particulier, sur les ménages pauvres. » (2010 : 53)

La vitesse produit une dépendance à l'industrie

En façonnant l'espace à sa mesure, le transport motorisé industriel construit les conditions de la perpétuation du besoin qu'il a engendré. C'est le « monopole radical » créé par la vitesse dans les déplacements et décrit par Ivan Illich il y a quatre décennies dont nous pouvons citer ce court extrait :

« Dès que la vie quotidienne dépend du transport motorisé, l'industrie contrôle la circulation. Cette mainmise de l'industrie du transport sur la mobilité naturelle fonde un monopole bien plus dominateur que le monopole commercial de Ford sur le marché de l'automobile ou que celui, politique, de l'industrie automobile à l'encontre des moyens de transport collectifs. Un véhicule surpuissant fait plus : il engendre lui-même la distance qui aliène. A cause de son caractère caché, de son retranchement, de son pouvoir de structurer la société, je juge ce monopole radical. » (Illich, 1976 : 46)

Bref, la vitesse, qui permet à la ville de fonctionner, apparaît également comme pernicieuse. Séparer les fonctions, dé-densifier la ville et avoir des infrastructures propres à chaque mode

de transport : ce qui était le programme du mouvement moderne et de son héraut, Le Corbusier, peut devenir réalité par la banalisation de la vitesse.

Pourquoi la question de la vitesse dans les textes de Marc Wiel ?

Marc Wiel réinvestit cette question de la vitesse à partir de la fin des années 1990, en raison des débats liés à deux éléments d'actualité : la renaissance de la planification territoriale et le métro du Grand Paris.

Un premier élément de contexte explique le retour de la question de la vitesse : la renaissance de la planification territoriale à partir de la fin des années 1990. Un de ses ouvrages fait le point sur ces réflexions sur le sujet, *Pour planifier les villes autrement*, qui a paru en 2007. En 2000 est votée la loi Solidarité et renouvellement urbains (SRU). Elle propose de remplacer les plans d'occupation des sols par des plans locaux d'urbanisme. Surtout, elle invite en lieu et place des schémas directeurs, devenus très peu nombreux, à la réalisation de schémas de cohérence territoriale. Les communes doivent se regrouper pour élaborer ces schémas. Pour inciter à ces groupements, la loi prévoit un certain nombre de mécanismes incitatifs. Au-delà de ces nouvelles procédures pour l'urbanisme dans un cadre décentralisé, cette loi promeut un modèle urbain qui reste, depuis deux décennies, poursuivi par les réformes successives. Ce modèle est celui d'une ville plus dense, mieux articulé au transport public et dont la mixité doit être assurée par une répartition plus harmonieuse des logements destinés aux différentes catégories de la population. Le tramway d'un côté et le taux de 20 % de logements sociaux par commune de l'autre sont les deux éléments clés qui ont traduit, de manière concrète, ces orientations dans les politiques urbaines de nombreuses agglomérations.

Cette réponse apparaît alors trop courte à Marc Wiel : vouloir densifier sans s'attaquer aux systèmes de mobilité qui permettent la diminution des densités urbaines semble une gageure. De plus, comment produire de la mixité quand la vitesse permet de pratiquer une « ségrégation par les pratiques » ? La mixité résidentielle a-t-elle un sens quand la mobilité permet de s'en détacher aussi bien à l'école que pour les lieux culturels ou de loisirs ? Par ailleurs, ce modèle contribue à accroître le gouffre financier qui se creuse dans la gestion des transports collectifs. Pour être attractifs, les transports collectifs courent après les performances du système automobile, et ne peuvent que très rarement y parvenir. Il rappelle que le coût public des transports collectifs, inévitable compte tenu du poids de la main d'œuvre dans son coût, représente en France dix milliards d'euros, un budget supérieur à celui de l'enseignement supérieur. C'est donc à une réflexion plus globale sur le lien entre agencement urbain et mobilités qu'invite donc Marc Wiel.

Un autre contexte repose la question de la vitesse pour Marc Wiel : le projet de métro de rocade autour de Paris. Il y revient dans un ouvrage de 2011 *Grand Paris : un conflit né de la décentralisation*, puis dans un autre, publié avec Jean-Pierre Orfeuil en 2012, *Grand Paris : Sortir des illusions, approfondir les ambitions*. Ce projet de métro est né de la concurrence initiale de deux projets différents. L'Etat en 2008 propose un projet de métro rapide de 130 kilomètres autour de Paris avec seulement neuf arrêts. La Région va proposer un autre projet de métro, avec un tracé en première couronne et des arrêts plus nombreux. Ces deux

projets s'opposent avant qu'un consensus émerge progressivement à partir d'un débat public en 2011, pour un projet qui privilégie la première couronne et prévoit 72 gares. Au-delà de ces péripéties, ici brièvement résumées, Marc Wiel décèle dans ce projet une croyance dans les effets bénéfiques de la vitesse. Cette croyance est bien sûr plus nette dans le projet initial de l'Etat que dans le projet qui va finalement se réaliser. Néanmoins, faut-il privilégier un métro régional qui va rendre possible une concentration encore plus forte des emplois, donc accroître les besoins de déplacement ? En effet, derrière les grands projets de transport, c'est la desserte des grands pôles d'emploi, et en premier lieu de la Défense, qui est en arrière-plan. Or, par ces grandes infrastructures ne cherche-t-on pas à résoudre un problème que l'on conduit à renforcer ? Là encore, Marc Wiel montre que la réponse par un transport plus rapide, fut-il ferré, ne permet pas de résoudre de nombreux problèmes d'aménagement.

Que faire alors ? Marc Wiel propose non une diminution de toutes les vitesses, mais de différencier différents types de mobilité qu'il conviendrait de distinguer.

Tout d'abord, il distingue une *mobilité de proximité*. Celle-ci n'a pas besoin de vitesse (de 30 à 50 km/h au maximum) car les investisseurs proportionneront automatiquement leurs investissements aux possibilités des ménages si les échanges concernés sont marchands. Le marché vient ici naturellement à notre secours. Il rappelle à ce propos que la France est en Europe un des rares pays à avoir organisé de manière aussi nette sa structure de distribution commerciale autour des très grandes surfaces, les hypermarchés. Dans un contexte de mobilité locale lente, la distribution serait conduite à se réorganiser progressivement. Pour les équipements non marchands, les collectivités se doivent d'ajuster un niveau d'équipement cohérent avec les possibilités de déplacements des moins mobiles. La vitesse suscite beaucoup d'inconvénients en marginalisant les moins mobiles. La lenteur suffisante satisfait plus un objectif d'équité que d'efficacité économique, mais la réduction d'efficacité économique est limitée à une minorité d'acteurs économiques (principalement la distribution). Une telle réorganisation spatiale des fonctions urbaines dans l'espace conduit à rendre moins nécessaire le recours à l'automobile et facilite également les modes actifs, très dépendants de l'effort physique, donc de la distance.

Il distingue ensuite la *mobilité d'agglomération*. Elle a besoin de davantage de vitesse (50 à 70 km/h au maximum) mais pas autant que les mobilités interurbaines. Elle exige des transports collectifs performants. Pour une organisation urbaine compatible avec ces vitesses, il convient d'organiser de manière plus cohérente la répartition entre habitat et emploi en dissuadant « l'incohérence territoriale » par des taxes dissuasives auprès des collectivités tentées de développer de manière déséquilibrée l'emploi par rapport à l'habitat. Par ailleurs, pour améliorer l'appariement entre habitat et emploi, il convient de ne pas rechercher seulement à améliorer les conditions de la mobilité quotidienne, mais aussi à faciliter la mobilité résidentielle. Enfin, Marc Wiel souligne la nécessité de ne pas rechercher à tout prix l'unification de l'emploi à des échelles toujours plus vastes : rien ne prouve que les avantages collectifs à l'élargissement des bassins d'emploi soient supérieurs aux coûts engendrés par celui-ci.

Dans les grandes agglomérations, la *mobilité métropolitaine* a peut-être plus besoin de vitesse que la mobilité urbaine (plus de 90 km/h) mais elle a surtout besoin d'une grande

fiabilité de sa durée de trajet. Son recours aux transports collectifs peut être facilité par la localisation des entreprises et des équipements métropolitains auprès des nœuds du système de déplacements. Mais la place des transports de marchandises dans cette mobilité donne aux infrastructures routières une utilité collective avec laquelle les transports collectifs auront du mal à rivaliser. L'efficacité l'emporte ici sur le souci de solidarité. Il faut protéger les infrastructures métropolitaines de l'encombrement par les mobilités urbaines. Le péage ou des dispositifs de contrôle d'accès sont deux moyens envisageables pour y parvenir. Mais cette mobilité à finalité plus économique est aussi plus solvable.

Enfin, la *mobilité interurbaine à longue distance* peut être rapide et payante proportionnellement aux coûts collectifs induits.

Vers une ville lente ? Trois chantiers de réflexion à ouvrir

Ces réflexions sur la vitesse souhaitable sont-elles en phase avec les politiques publiques menées ? De nombreuses collectivités se sont lancées dans des politiques de réduction de la vitesse, à travers la création de « zone 30 » ou des zones dites de « rencontre » (puisque la voiture « rencontre » les autres usagers de la route de manière plus lente). De manière plus générale à l'échelle des villes, les axes rapides, notamment les autoroutes, ont une place réinterrogée : ne faudrait-il pas limiter les vitesses autorisées, voire supprimer leur conception autoroutière (FNAU, 2014) ? Toutefois, ces expériences sont relativement limitées et à l'intérieur des agglomérations, la conception des réseaux est toujours très favorable à la vitesse. Cela renvoie à trois chantiers de réflexion.

Le premier concerne la structure des réseaux viaires. D'une certaine manière, la proposition de Marc Wiel est assez classique : il propose de perpétuer la tradition de hiérarchie du réseau routier. La hiérarchisation du réseau routier est le fondement de l'organisation viaire depuis la banalisation de l'automobile. Fortement conceptualisée par Colin Buchanan dans un rapport de 1963, il s'agit par la hiérarchisation du réseau routier d'assurer la fluidité du trafic tout en détournant le trafic rapide des zones d'habitation ou de travail, bref de créer des « secteurs calmes à circulation apaisée » entourés d'axes routiers plus rapides qui les relient. Marc Wiel s'insère dans cette tradition, même s'il propose un « réseau hiérarchisé ralenti » par les vitesses limites qu'il propose. Toutefois, un tel réseau hiérarchisé est toujours très favorable à l'automobile dans la mesure où l'accessibilité n'est donc pas proportionnelle à la durée des trajets : plus on va loin, plus on va vite, puisqu'on utilise proportionnellement plus longtemps les axes où les vitesses pratiquées sont les plus élevées. Une solution alternative serait de créer des « réseaux lents » dont l'organisation soit défavorable à la distance, où autrement dit, des réseaux qui conduisent à des trajets qui seraient d'autant plus lents qu'ils sont longs. Si de tels réseaux sont théoriquement possibles (Genre-Grandpierre, 2007), leur mise en œuvre se heurte aux deux chantiers de réflexion suivants.

Le deuxième chantier de réflexion à ouvrir porte sur les effets sociaux et territoriaux des réductions de vitesse. Les effets d'une telle réduction de l'accessibilité intra-urbaine sont mal renseignés. De très nombreuses études ont montré qu'en cas de réduction momentanée de l'accessibilité (par exemple suite à la rupture d'un pont ou de travaux sur

un axe), les déplacements réalisés diminuent. De même que toute nouvelle infrastructure révèle une demande latente, toute suppression d'infrastructure entraîne une « *évaporation de trafic* ». Celle-ci a été mesurée dans toutes les agglomérations qui proposent des réductions de capacité ou de vitesse sur les autoroutes (Voir Lecroart, 2012 et FNAU, 2014). Toutefois, quelles sont les exactes composantes de cette évaporation ? Une réduction d'accès à la culture, à l'emploi ou encore aux services ? Est-on bien sûr que seuls les déplacements sans intérêt collectif disparaissent avec la réduction de l'accessibilité qu'occasionne la diminution des vitesses ? Une autre question sur les effets des réductions de vitesse porte sur le temps d'adaptation du système urbain à la diminution des accessibilités. On peut penser qu'une diminution des vitesses pratiquées conduit à une réorganisation des fonctions urbaines dans l'espace : elle favorise une distribution plus fine des services et commerces pour favoriser la proximité. Toutefois, quel est le temps d'adaptation de l'organisation territoriale face à une réduction des vitesses ? Et que se passe-t-il au cours de la période transitoire ? Des recherches sont nécessaires pour avoir une appréhension plus nuancée des effets possibles d'un ralentissement de la ville.

Le troisième chantier de réflexion concerne les effets sur les prix fonciers de la ville ralentie. En Amérique du Nord comme en Europe, l'amélioration des vitesses pratiquées dans les réseaux de transport a constitué l'outil principal de la politique foncière. En permettant à de très nombreux terrains d'être urbanisés autour des villes, les réseaux rapides ont contribué à alimenter une importante offre foncière qui a été saisie par les entreprises, mais aussi par les ménages. L'urbanisation périurbaine, notamment l'accession à la propriété des classes populaires et moyennes, a été en grande partie permise par les réseaux routiers – et ferroviaires dans quelques cas – rapides. Réduire les vitesses conduit à tarir cette « offre foncière ». Cela peut bien sûr être justifié par de multiples raisons écologiques et sociales puisque cette urbanisation périphérique est coûteuse en sol, en énergie et, parfois, de faible qualité paysagère. Pour autant, a-t-on vraiment pris la mesure des politiques foncières à envisager si l'on souhaite modifier radicalement le système de mobilité ?

Conclusion

Avec la vitesse, Marc Wiel a incontestablement trouvé une entrée qui permet de dévoiler les limites, les impensés et les impasses de nombreuses politiques contemporaines d'urbanisme qui courent après des slogans, tels que la mixité ou la durabilité, sans prendre la mesure des changements considérables dans les modes de production urbaine et dans l'organisation des mobilités qu'impliquerait la mise en place des modèles d'urbanisme qu'elles visent. Cette question de la vitesse se trouve ainsi au cœur de très nombreux débats d'urbanisme contemporain.

Un risque plane quant à la notion de vitesse ou de lenteur : celui d'en faire un slogan ou un objectif, alors que la vitesse n'exprime qu'un rapport. La vitesse n'exprime qu'un rapport entre la distance et le temps, tout comme la densité n'exprime qu'un rapport entre le nombre et la superficie. Un rapport est un élément de mesure, il ne peut constituer un objectif. L'urbaniste est un ajusteur des distances nécessaires entre les différentes composantes du territoire : cet ajustement dépend bien sûr des vitesses pratiquées. Vitesse

et lenteur ne sont donc que des moyens, non des fins. Avec Marc Wiel, ressaisissons-nous de cet outil de l'urbanisme !

Références

ARMOOGUM J., HUBERT J.-P., ROUX S., LEJEANNICT. (2010) « Plus de voyages, plus de kilomètres quotidiens : une tendance à l'homogénéisation des comportements de mobilité des Français, sauf entre ville et campagne », Revue du Conseil Général du Développement Durable, numéro sur « La mobilité des Français. Panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008 », pp. 3-24.

BUCHANAN C. (1965), *L'automobile dans la ville, Etude des problèmes à long terme que pose la circulation dans les zones urbaines*, Rapports du Groupe Pilote et du groupe de travail créé par le Ministre des Transports de Grande-Bretagne de 1963, Imprimerie nationale, Paris, 1965, 224p.

BEAUCIRE F. (1998) « Urbanisme et mobilités, les termes de l'équation », in *Les transports et la ville*, Presses de l'ENPC, pp.14-151.

BRETAGNOLLE A. (2005) « Les villes dans l'espace-temps : vitesse des communications et structuration des territoires à l'échelle intra et interurbaine », in VOLVEYA. (dir.), *Echelles et temporalités*, Paris, Editions Atlande, pp.180-187.

CLARK C. (1958) « Transport: maker and breaker of cities », *Town Planning Review*, 28/4, pp.237-250.

CROZET Y. (2013) « La ville et le facteur 4 à l'horizon 2050 », in BRUN G. (dir.), *Ville et mobilité, Nouveaux regards*, Paris, Economica, pp.327-345.

FNAU (2014), *Les métamorphoses de l'autoroute urbaine*, Paris, Coédition Gallimard / FNAU, 144 p.

FOL S. (2009), *La mobilité des pauvres*, Paris, Belin, 262p.

GENRE-GRANDPIERRE C. (2007) « Des « réseaux lents » contre la dépendance automobile ? Concept et implications en milieu urbain. », *L'Espace géographique* 2007/1, p.27-39.

HERAN F. (2011), *La ville morcelée, effets de coupure en milieu urbain*, Paris, Economica, 217p.

ILLICH I. (1975), *Energie et équité*, deuxième édition en français, Paris, Le Seuil, 1975, 88p.

LECROART P. (2012) « De la voie rapide à l'avenue urbaine : la possibilité d'une autre ville ? », Note rapide, n° 606, Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Ile-de-France, 4p.

ORFEUIL J.-P., WIEL M. (2012), *Grand Paris, sortir des illusions, approfondir les ambitions*, Paris, Scrineo, 329p.

PASSALACQUA A. (2010), *La bataille de la route*, Paris, Descartes et Cie, 118p.

WIEL M. (2007), *Pour planifier les villes autrement*, Paris, L'Harmattan, 242p.

WIEL M. (2011), *Grand Paris : un conflit né de la décentralisation*, Paris, L'Harmattan, 238p.

ZAHAVI Y. (1979), *The 'UMOT' Project*. Report prepared for the U.S. Department of Transportation and the Ministry of Transport of Federal Republic of Germany, 267 p.